

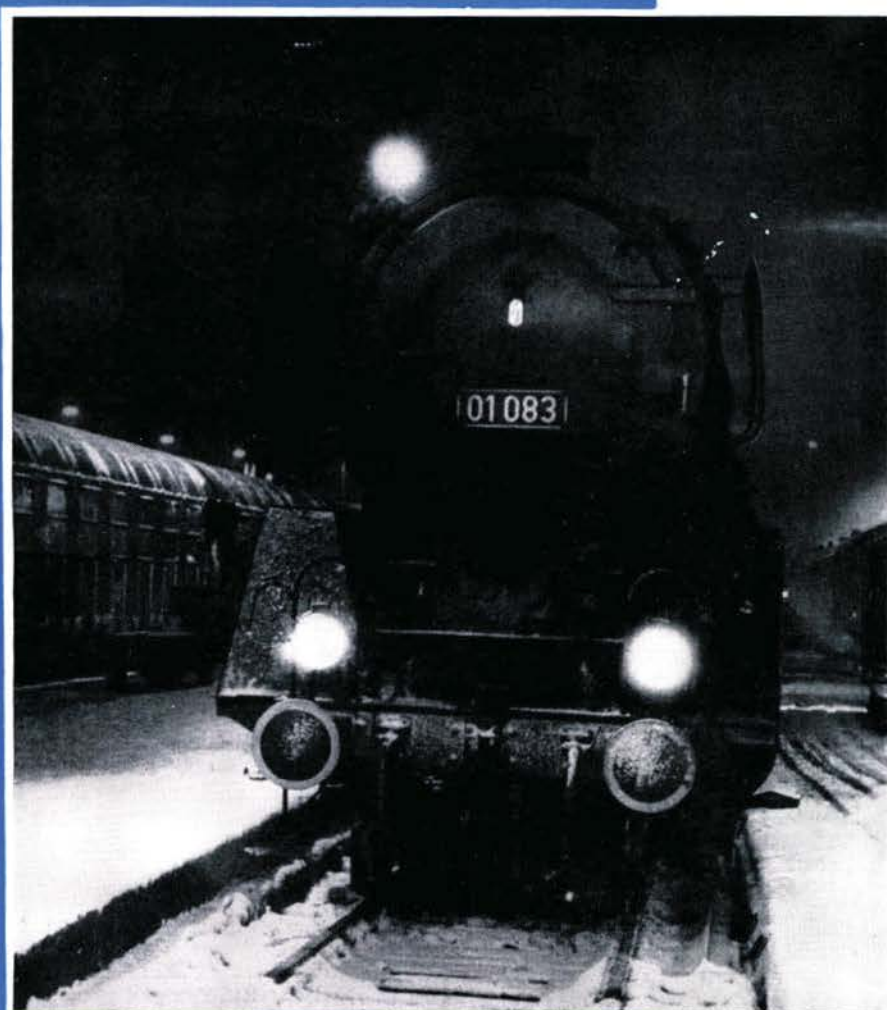
JAHRGANG 6

DEZEMBER 1957

12

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon . . .

● daß die DB vor kurzer Zeit zwei Neubau-Lokomotiven Baureihe 10 (s. Bild oben) in Dienst gestellt hat? Näheres lesen Sie demnächst unter der Rubrik „Für unser Lokarchiv“.

● daß es Eichfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von annähernd 40 t gibt, die mit keiner Bremsvorrichtung ausgerüstet sind? Als Ergänzung zu der ausführlichen Beschreibung der Eichfahrzeuge im Heft 7 1956, Seiten 212 und 213, sei darauf hingewiesen, daß Eichfahrzeuge grundsätzlich nur eine durchgehende Luftleitung besitzen. Durch den Verschleiß der Bremsklötze würden Gewichtsabweichungen auftreten, die über den Rahmen der zulässigen Abweichung hinausgehen.

● daß sich auch Goethe für Eisenbahnmodelle interessierte? Er ließ sich ein Modell der damaligen englischen Bahnen anfertigen.

● daß die bisher stärkste einrahmige Ellok der Welt, die E 19, von der es nur 2 Stück gab, auf der Strecke Ludwigstadt—Bamberg von der Bundesbahn für leichtesten Personenzugverkehr (8 Achsen!) eingesetzt wird?

● daß mit dem Fahrplanwechsel 1957/1958 (Winterfahrplan) bei der Deutschen Reichsbahn der Wendezugbetrieb im Städtesschnellverkehr Halle—Leipzig eingeführt wurde? Eingesetzt werden Tenderlokomotiven der Baureihe 65¹⁰.

Der Umlauf eines Wendezuges beträgt innerhalb 24 Stunden 600 km, die Wendezeit nur 7 Minuten.

AUS DEM INHALT

Erhard Schröter	
Rückschau auf die Leipziger Herbstmesse 1957	334
Ing. Günter Fromm	
Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H 0	
Teil III Der Wasserturm	339
Johannes Hauschild	
Bauplan für einen Schienenomnibus aus dem Jahre 1932 in der Baugröße H 0	342
Dipl.-Ing. J. Töpelmann	
Güterzüge ohne Packwagen	348
Hans Köhler	
Die fliegende Überholung	349
Bremswiderstand für Abschaltstrecken vor dem Hauptsignal	351
Hans Köhler	
Die Schnellzuglokomotiven der preußischen Reihe S 10	352
Heinz Thielemann	
Ein kritisches Wort zur Frage der Gleispläne	357

Titelbild

Unser Leser Ulf Zimmermann aus München übersandte dieses Foto einer Lokomotive der Baureihe 01.

Möge diese Lok im neuen Jahr auf den Schienen eines geeinten friedliebenden Deutschlands verkehren.

Rücktitelbild

Trans-Europ-Expres-Zug DE 1001 der Niederländischen Staatsbahnen.

IN VORBEREITUNG

Nachlaufschaltungen bei elektromechanischen Antrieben für Modellbahnanlagen

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H 0, Teil IV Schlackenbansen, Bogenlampe und Wasserkran

Weichen und Kreuzungen — Vorbild und Modell

Die neue 2' C 1' h 3 — Schnellzuglokomotive Baureihe 10 der DB

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberland — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft“, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreislste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

HEINZ GROTH, Berlin

Die Modernisierung schreitet schnell voran

Vbf Dresden-Friedrichstadt, ein bedeutender Knotenpunkt für unsere Nord-Süd-Magistrale. Auf dem Befehlsstellwerk schwirren die Anordnungen hin und her. „Hier ist ‚Cornelia-Clivia‘, Bitte melden — ‚Constanze‘ fahren Sie nach Gleis 3.“ Der Uneingeweihte wird aus diesen Befehlen nicht schlau. Über 12 fahrbare Rangierfunkstationen verfügt man auf diesem Bahnhof. In der Praxis heißt das, daß 12 Rangierlokomotiven eine ständige Funkverbindung mit dem Befehlsstellwerk haben. Das Rangiergeschäft wird dadurch wesentlich einfacher, die Verständigung besser und damit die Unfallgefahr geringer. Die wohlklingenden Namen der einzelnen Rangierfunkstationen haben auf dem Vbf Dresden-Friedrichstadt eine große Bedeutung. Alle im Rangierdienst tätigen Eisenbahner sprechen mit Hochachtung von der Hochfrequenztechnik, die ihre schwere Arbeit erleichtert.

Diese kurzen Betrachtungen habe ich bewußt an die Spitze meiner Ausführungen gestellt, um Ihnen, liebe Leser, zu zeigen, daß der technische Fortschritt bei der Deutschen Reichsbahn sich keinesfalls nur auf den Neubau von Fahrzeugen beschränkt, sondern sich auf alle Gebiete des Eisenbahnwesens erstreckt. Selbstverständlich sind solche Verbesserungen für einen Außenstehenden weniger erkennbar. Im Gesamtrahmen aber haben sie für einen flüssigen Betriebsablauf außerordentliche Bedeutung. Ich denke nur an die Fernbahnautomatik des Berliner Außenringes, an die völlig mechanisierte Verlegung der Betonschwellen und an die schnell voranschreitende Elektrifizierung unserer Strecken.

Aber auch im Fahrzeugneubauprogramm hat sich inzwischen einiges ereignet, das heute nicht unerwähnt bleiben soll. Wenn wir bei unserer letzten Betrachtung über den Doppelstockgliederzug und den neuen Pwgs berichteten, so möchten wir heute Ihre Aufmerksamkeit auf den neuen Kmm-Wagen der Deutschen Reichsbahn lenken. Dieser Wagen, der in der Hauptsache zum Transport von nassempfindlichen Schüttgütern wie Kali und Kalk dient, hat eine Tragfähigkeit von etwa 28 t bei einem Ladegewicht von 27 t. Der Laderaum selbst beträgt 32 m³. Entsprechend der Forderung der Wirtschaft wurde dieses Fahrzeug mit klappbaren Stirnwänden versehen, um auch über Waggonkippanlagen entladen werden zu können. Der Firstträger ist besonders kräftig ausgeführt worden, so daß die störenden Querspriegel weggelassen werden konnten. Die bei anderen Eisenbahnverwaltungen entwickelten Fahrzeuge des gleichen Typs haben vielfach verschiebbare Dächer. Die praktischen Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen haben aber gezeigt, daß diese Neuerungen für den Transport von Schüttgütern ungeeignet sind. Darum wurden bei dem Kmm-Wagen bewußt die Klappdeckel beibehalten.

Ein weiteres Fahrzeug, das man als beachtliche Neukonstruktion erwähnen muß, ist der zweiachsige Zementbehälterwagen. Dieser Wagen garantiert eine vollkommen staubfreie Be- und Entladung. Die beiden

Staubbehälter sind stehend auf dem Untergestell angeordnet und haben jeder ein Fassungsvermögen von 12,5 m³. Der Zement wird von oben durch einen Deckel eingefüllt. Das Eigengewicht dieses Fahrzeugs beträgt 12 t, das Ladegewicht 27 t, die Länge über Puffer gemessen 8,54 m bei einem Achsstand von 5 m.

Bei dieser Reihe von Neubaufahrzeugen ist wiederum festzustellen, daß die Forderungen der Industrie für eine bessere und schnellere Be- und Entladung von den Konstrukteuren vollauf berücksichtigt wurden und die neuesten Erkenntnisse der Waggonbautechnik ihren Niederschlag fanden.

Wenn wir nun am Jahreschluß eine gewisse Bilanz des Neubauprogramms ziehen, ja, der Mechanisierung und Modernisierung der Reichsbahn überhaupt, so können wir befriedigt feststellen, daß wir wieder einen Schritt vorangekommen sind. Es ist interessant zu erfahren, daß das Neubauprogramm bei den Dampflokomotiven mit den Typen 83¹⁰, 65¹⁰, 50¹⁰ und 23¹⁰ praktisch beendet ist. Andere Dampflokomotiven werden nicht mehr entwickelt werden, sondern die Neubaualokomotiven dieser Baureihen werden den Dampfpark auf den Stand bringen, der zur Bewältigung der bevorstehenden Aufgaben erforderlich ist. In diesem Zusammenhang darf das Rekonstruktionsprogramm nicht unberücksichtigt bleiben, denn eine Reihe von Dampflokomotiven wird mit neuen Kesseln ausgestattet, die größere Leistungen als die bisher verwendeten bringen. Der interessanteste Umbau alter bewährter Baureihen dürfte die Rekonstruktion der Lokbaureihen 39 und 58 werden. Wir werden unseren Lesern, sowie die erste Rekonstruktionslok das Raw verlassen hat, über diese verbesserten Lokomotiven berichten. Von dem weiter angekündigten Neubauprogramm werden wir Anfang des nächsten Jahres die ersten Baumuster der Schienenomnibusse und der mittleren Diesellokomotiven für den schweren Verschiebedienst vorstellen können. In den Materialien des 33. Plenums des ZK der SED wurde die Höhe der Investitionen für das Verkehrswesen mit 12% genannt. Das ist eine stattliche Summe, die die Garantie dafür gibt, daß auch in Zukunft die Modernisierung der Deutschen Reichsbahn schnell voranschreiten wird. Wenn im gleichen Zusammenhang erwähnt wird, daß der Hafen Rostock zum größten Seehafen unserer Republik ausgebaut wird, so ergibt sich daraus auch der Ausbau der betrieblichen Anlagen der Deutschen Reichsbahn in Rostock. Derjenige, der schon einmal Gelegenheit hatte, den Umschlag in Rostock zu beobachten, wird bestätigen, daß die Entwicklungen unserer Waggonbauindustrie den großzügigen Plänen unserer Regierung entgegenkommen; denn die GGrs-Großraumgüterwagen sind die geeigneten Fahrzeuge für einen schnellen und reibungslosen Umschlag. An solchen kaum bemerkten Einzelheiten kann man immer wieder feststellen, daß unsere volkseigene Waggonbauindustrie gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn bei der Verbesserung und Erweiterung des Wagenparks auf dem richtigen Wege ist.

Rückschau auf die Leipziger Herbstmesse 1957



Wenn auch die Leipziger Herbstmesse allgemein nicht so viele Neuigkeiten bringt, wie jeweils im Frühjahr geboten werden, so waren in diesem Jahr dennoch eine ganze Reihe bemerkenswerter neuer Modellbahnerzeugnisse zu sehen, von denen es sich zu berichten lohnt.

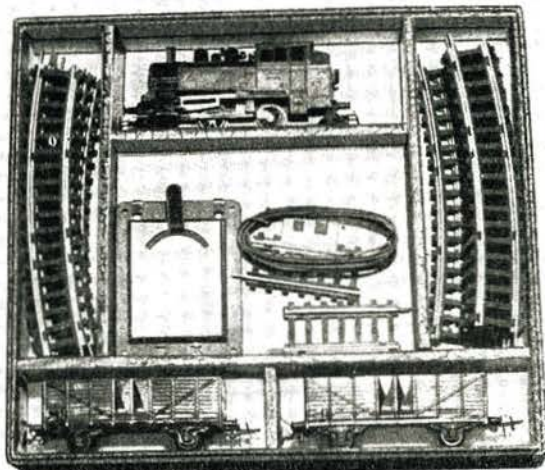
In der Baugröße S wartete der VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm, nachdem er zur vorigen Messe die 1' C-Lok der Baureihe 24 herausgebracht hatte, wieder mit einer neuen Lokomotive auf, und zwar diesmal mit einer verkürzten E 18 in zweiachsiger Ausführung und mit einem gut gelungenen vierachsigen Mitteleinstiegswagen (Bild 1). Um die an sich als Batteriebahn entwickelten Spielzeugeisenbahnen der Baugröße S auch aus dem Netz speisen zu können, wurde ein Netzanschlußgerät mit sekundär 4 V Gleichstrom und 0,15 A bei 110 oder 220 V Wechselstromanschluß herausgebracht. Der Batteriekasten wird hinter das Netzanschlußgerät geschaltet. Er dient weiterhin der Geschwindigkeitsregelung und der Fahrtrichtungsänderung. Außerdem ist beabsichtigt, beginnend mit dem IV. Quartal 1957, die Triebfahrzeuge je nach Wunsch des Käufers mit 12-V-Gleichstrommotoren auszurüsten. Der Betrieb kann dann mit dem normalen Piko-Netzanschlußgerät für Gleichstrom erfolgen.

sind nunmehr in verbesserter Ausführung lieferbar. Erschien es dem Nichteingeweihten bisher sonderbar, daß verschiedene Piko-Gleis- und Sicherungselemente mit großen Kontakteleisten ausgerüstet waren, so konnte er sich von deren Zweck an einer speziellen Ausstellungsanlage im Petershof überzeugen. Diese Anlage sollte die Funktion des Piko-Gleisbildstellwerkes demonstrieren und war zu diesem Zweck mit einer nicht zu komplizierten, aber dennoch umfangreichen Gleisanlage für den Rangier- und Zugbetrieb ausgestattet. Eine Lok der Baureihe 80 und ein GG-Wagen waren als Betriebsmittel eingesetzt. Das Gleisbildstellwerk und der Fahrregler waren so angeordnet, daß die Geräte von jedem Messebesucher bedient werden konnten. Durch diese mustergültige Vorführungsanlage wurden die Vorteile eines Stellwerkes in Gleisbildform überzeugend dargestellt. Zu erwähnen ist noch, daß sich die einzelnen Elemente für das Gleisbildstellwerk bei einem Einzelhandelspreis von 2,— bis 4,50 DM trotz der zusätzlichen Glühlampen für die Ausleuchtung etwa in gleichem Preisniveau wie die Stellplatten bewegen, jedoch technisch wesentlich vorteilhafter sind und außerdem beliebig erweitert sowie für zusätzliche Funktionen, z. B. farbige Anzeige der Gleisbesetzung usw., nachträglich eingerichtet werden können.



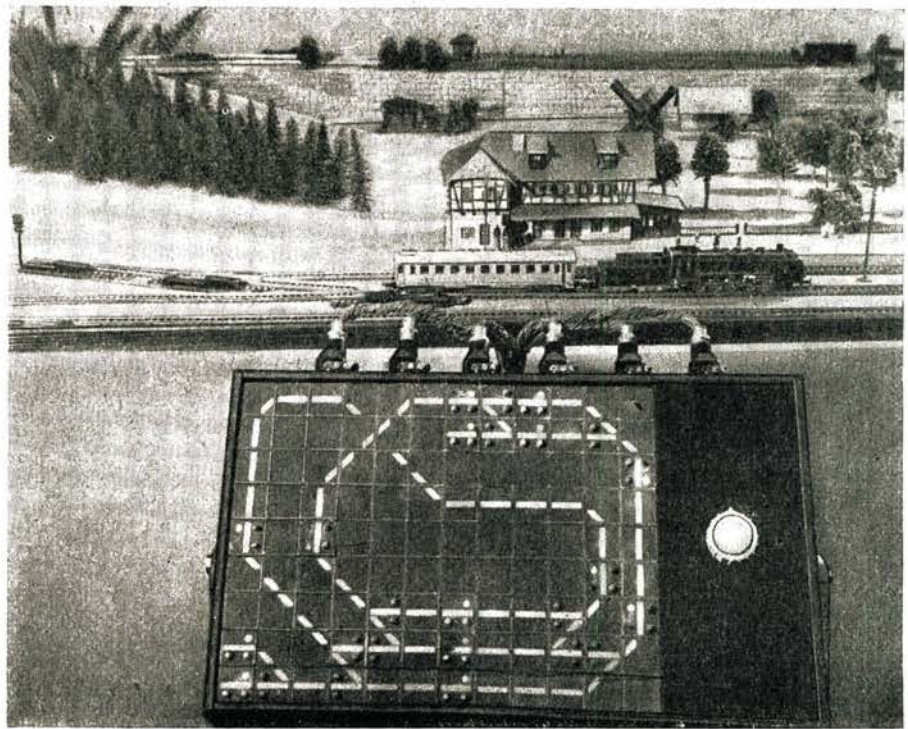
Bild 1 Lok der Baureihe 24 vor einem Reisezug aus vierachsigen Mitteleinstiegswagen in der Baugröße S auf der Ausstellungsanlage des VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm.

Bild 2 Blick in den geöffneten Geschenkkarton für Piko-Batteriebahnen in der Baugröße H0.



Der volkseigene Betrieb Elektroinstallation Oberland (Piko) hat leider die erst kürzlich für die diesjährige Herbstmesse angekündigte Lok der Baureihe 23 zugunsten einer neuen Batteriebahn noch zurückstellen müssen. Diese Batteriebahn für 4 Volt Gleichstrom besteht aus dem normalen Piko-Gleis- und Wagenmaterial und einer zweiachsigen Tenderlok mit dem Gehäuse der Lok Baureihe 80 (Bild 2). Durch einen geschickt gewählten grünen Anstrich ist es gelungen, das Bild einer sehr echt wirkenden Industrielokomotive hervorzurufen. Diese Lok wird durch den im Heft 7/57, S. 194, beschriebenen Kleinstmotor für 4,5 Volt Gleichstrom angetrieben. Es ist beabsichtigt, diesen Motor in etwas größerer Ausführung für 12 V Gleichstrom weiterzuentwickeln. Die Schaltelemente für das Piko-Gleisbildstellwerk (Bild 3)

Bild 3 An diesem Gleisbildstellwerk der zweiten, kleineren Ausstellungsanlage des VEB EIO (Elektroinstallation Oberlind) konnte sich jeder Messebesucher durch eigenhändige Bedienung von der Zweckmäßigkeit der Piko-Schaltelemente überzeugen.



Fotos: G. ILLNER, Leipzig

Die Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, deren Neuheiten in der Baugröße TT auf der Seite 338 abgebildet sind, hat in einer recht ansprechenden Aufmachung eine TT-Geschenkpäckung, bestehend aus einem Gleisoval und einem Güterzug mit Tenderlok der Baureihe 81, zusammengestellt, die im I. Quartal 1958 in den Handel kommen wird. Im II. Quartal 1958 wird die elektromagnetische Weiche in den Handel gebracht. Als Neuheit wurde das für die Baugröße TT sehr gute Modell eines zweiachsigen Personenwagens mit offenen Übergangsbühnen der Gattung Bi gezeigt. Die Modell-Diesellok V 200, deren Form jetzt der Serienausführung der V 200 bei der DB entspricht (vergleiche unser Bild auf der Seite 338 mit dem Bild im Heft 5/57 auf Seite 137) wird im zweiten Halbjahr 1958 lieferbar sein, während die Modell-Lok der Baureihe 23¹⁰, die nach dem Vorbild der im Heft 9/57 beschriebenen Neubaulokomotive der Deutschen Reichsbahn entwickelt wurde, Ende 1958 erhältlich sein wird.

Genauere Angaben über die Liefermöglichkeiten werden wir zur Frühjahrsmesse 1958 bekanntgeben können. Entgegen anderslautender Meinungen wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Fa. Zeuke & Wegwerth KG die Produktion der bekannten Spielzeugeisenbahn in der Baugröße 0 nicht eingeschränkt hat. Im Gegenteil — diese Bahnen werden in noch größerer Anzahl als bisher produziert. Auf Grund der hervorragenden Qualität dieser Bahnen konnten bedeutende Exportabschlüsse für das Jahr 1958 gebucht werden.

Die Industrie und das Handwerk für Modelleisenbahnzubehör waren wieder stark vertreten. Vermißt wurden die Erzeugnisse verschiedener Hersteller, wie die Fa. Pils, Sebnitz; Bach, Oelsnitz; Dietzel, Leipzig; Stephan, Berlin; Herr KG, Berlin; Swart, Plauen; Ehlcke, Dresden, u. a. m. Die Einrichtung eines Kollektivstandes für die exportinteressanten Erzeugnisse dieser Hersteller wäre sehr zu begrüßen.

Die Firma Hans Rarrasch, Halle, konnte ihrer bekannten reichhaltigen H0- und TT-Kollektion die bereits im Heft 9 auf Seite 249 gezeigten Modelle eines Wasserturmes und eines Verladebockkranes in der Baugröße TT hinzufügen. Die S-Kurven-Bahnübergänge dieses

Herstellers stellen eine elegante Lösung für viele Modelleisenbahnanlagen dar. Sie führen die Straßen nach dem Überqueren der Strecke parallel an dieser entlang, so daß die Landschaftsgestaltung wesentlich sinnvoller ausgeführt werden kann und eine Überhäufung von Bahnübergängen an parallelen Gleisen oder Strecken vermieden wird. Die Auswahl an Signalbrücken und -auslegern in den Maßstäben 1:87 und 1:120 wurde erweitert durch Kombinationen von Vor- und Hauptsignalen jeweils in der Ausführung als Licht- oder Formsignale. Die mehrbegriffigen Signale sind getrennt steuerbar. In Vorbereitung befinden sich Wagen- und andere Bausätze, deren Herausgabe, wie bekanntlich auch bei den beliebten Wagenbausätzen der Firma Ehlcke, bisher leider an Materialschwierigkeiten scheiterte. Eine bessere Versorgung der einschlägigen Industrie mit entsprechendem Material wäre unbedingt zu begrüßen, zumal die Bausätze der genannten und auch anderer Firmen ganz hervorragend für die polytechnische Erziehung unserer Jugend geeignet sind.

Das Produktionsprogramm der Firma Dahmer, Bernburg, umfaßt gleichfalls H0-Zubehörteile (Bild 4), jedoch sind diese Modelle in ihrer Ausführung einfacher gehalten als die der Fa. Rarrasch. Interessant waren die neuen Peitschenlampen und die Bogenlampen, die aus sehr dünnem Rohr angefertigt werden (Bild 5).

Für die seit der letzten Frühjahrsmesse bekannte RABA-Drehscheibe der Firma Radio-Bau Halle ist in Zusammenarbeit mit der Fa. TeMos ein Lokscheppen geplant. Als Neuheit bietet TeMos H0-Bausätze mit vorgefertigten Teilen für Wohnhäuser, Güterschuppen und Stellwerke an. Die Ladestraße wurde nach dem Lagerschuppen (Heft 3/57, S. 64) nunmehr durch eine Kohlenhandlung (siehe Heft 9/57, S. 250) und ein Tanklager (Bild 6) erweitert, denen sich eine Baustoffhandlung anschließen wird. Die bekannte Bahnhofskollektion (siehe auch S. 337) wird zur Frühjahrsmesse erweitert werden. Recht interessant ist die Entwicklung von Siedlungshäusern im Zwischenmaßstab 1:100, d. h. ein mittlerer Maßstab zwischen H0 und TT. Diese Modelle sind besonders auf H0-Anlagen als Hintergrundmodelle geeignet, eine bessere Tiefenwirkung der Anlage her-

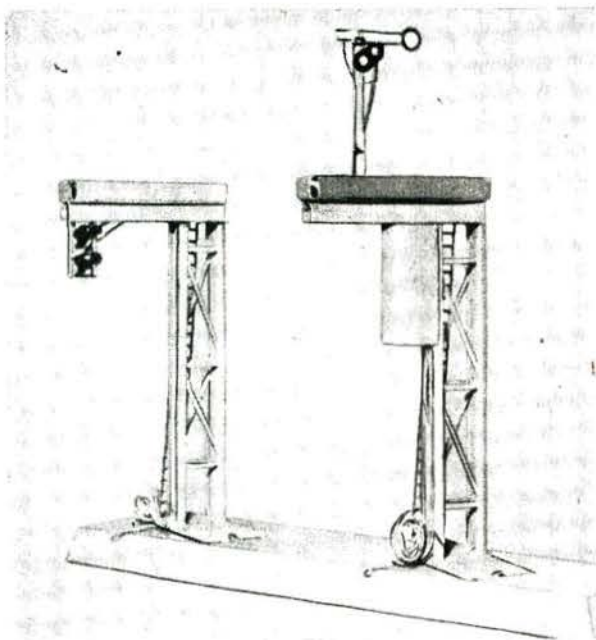


Bild 4 Einseitiger Ausleger mit vereinfachtem Licht- und Formhauptsignal für die Baugröße H0 von der Fa. Kurt Dahmer, Bernburg.

vorzurufen, wodurch eine größere räumliche Ausdehnung der stets beengten Anlagenverhältnisse optisch vorgetäuscht werden kann. Weitere interessante Neuheiten aus den TeMos-Werkstätten sind den Bildern 7 bis 9 zu entnehmen.

Mit einem äußerst reichhaltigen Sortiment von bereits 40 H0-Modellen an Eisenbahngebäuden und Wohnhäusern wartete der VEB OWO-Spielwaren, Olbernhau/Erzgebirge (Olbernhauer Wachsblumenfabrik), auf. Durch Verwendung von Plastikteilen ist die vorbildgetreue Ausführung selbst der feinsten Einzelheiten an den Dächern, Türen, Fensterläden usw. gewährleistet. Gegenwärtig werden 5 der Gebäudetypen auch als Bausätze herausgegeben. Für nächstes Jahr ist ge-

plant, die Hälfte aller Typen als Bausätze zu liefern. Die fertigen Gebäude und die Bausätze werden in Geschenkkartons verpackt. Alle Gebäude sind zum Einbau einer Beleuchtung geeignet.

Die Firma E. Kunert, Berlin, zeigte neben Bahnübergängen, Empfangsgebäuden, gut gelungenen Bäumen und Baumgruppen auch Gittermastlampen und Großstadt-Gaslaternen mit gebogenen Rohrmasten.

Eine besonders gut gelungene Kombination drei normaler Bausätze zu einer interessanten Eckkonstruktion eines Großstadthäuserblockes (Bild 10) wurde auf dem Stand der Fa. Auhagen gezeigt. Der Modelleisenbahner Siegfried Börner aus Leipzig führte dies praktisch aus und bewies damit die vielseitige Verwendbarkeit der beliebten Auhagen-Bausätze.

Am Stand der Fa. Scheffler waren außer dem bekannten Geländemodell-Landschaftsbaukasten (siehe Heft 3/57, S. 66) verschiedene stilechte und reizvolle ländliche Gebäudetypen zu sehen.

Abschließend seien noch einige Neuigkeiten von Herstellern erwähnt, die zur Herbstmesse nicht ausgestellt hatten.

Die Firma Bach, Oelsnitz/Vogtl., bringt nun auch Schwellenbänder und Profilschienen für den Selbstbau von Gleisen in den Baugrößen TT und 0 heraus und erfüllt damit den Wunsch zahlreicher Modelleisenbahner, die sich auf den Anlagenbau in diesen Spurweiten orientiert haben. Daß die neuen Bach-Gleisbauteile in der gleichen Güte wie das bekannte H0-Gleismaterial hergestellt werden und den DIN- und NEM-Normen entsprechen, dafür bürgt der Name dieses Handwerksmeisters.

Die Fa. Steglich aus Dresden hat als erste einen Personenzug-Gepäckwagen Pw 14 c (neue Bezeichnung) in zweiaxiger Ausführung in der Baugröße H0 entwickelt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Leipziger Herbstmesse 1957 hinsichtlich der in sie gesetzten Erwartungen durchaus nicht enttäuscht hatte. Recht erfreulich war insbesondere die durchweg hohe Qualität der Modelleisenbahnerzeugnisse, was sich schließlich auch in den guten Exportabschlüssen widerspiegelte. Da fast alle Hersteller Neuigkeiten für die Frühjahrsmesse ankündigten, dürfen wir dieser mit nicht geringen Erwartungen entgegensehen.

Bild 5 Warum werden solche Exponate auf einer Mustermesse nicht im betriebsfähigen Zustand gezeigt? Durch die eingeschraubten Kleinstglühlampen kann das Aussehen dieser H0-Modelle von K. Dahmer günstig — aber auch ungünstig beeinflusst werden!

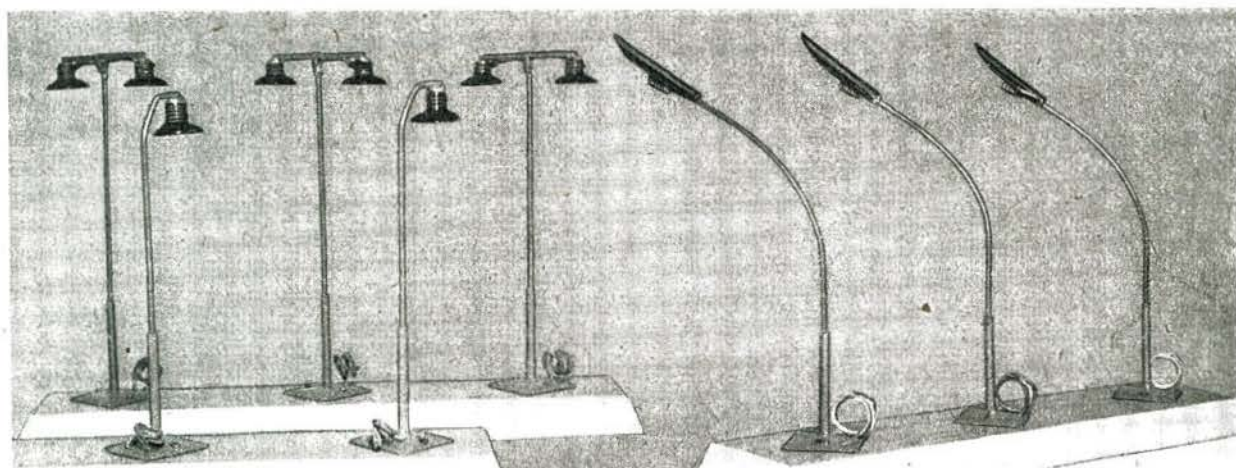




Bild 6 Dieses Tanklager in der Baugröße H0 ist das bisher dritte Objekt der TeMos-Werkstätten zur Ausgestaltung einer interessanten Ladestraße.

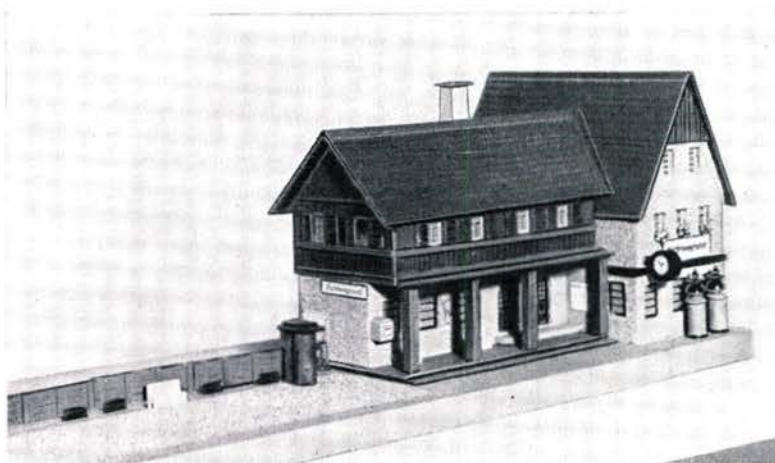
Bild 7 Auch ein gut gelungenes Modell eines Kurort-Bahnhofes, das für einen Badeort oder eine Kleinstadt besonders geeignet erscheint. Das Vorbild dieses Empfangsgebäudes könnte in den Gegenden des Harzes oder des Thüringer Waldes zu finden sein. Hersteller: TeMos-Werkstätten, Köthen-Anhalt.

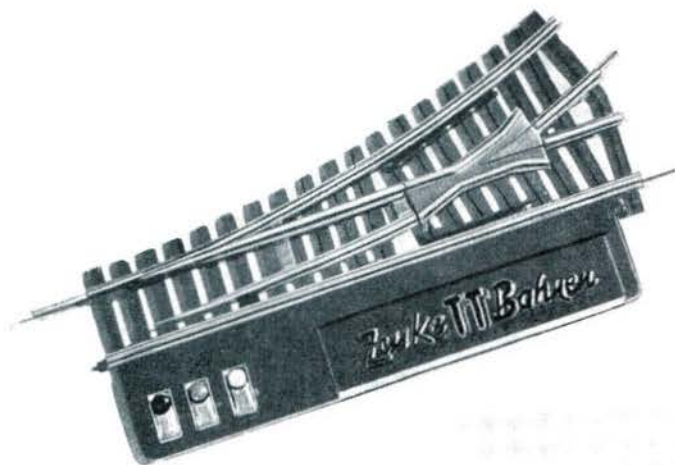
Bild 8 Die bisher gegen einen geringen Aufpreis erhältlichen fünf verschiedenen TeMos-Empfangsgebäude mit „Kurven-Bahnsteig“ sind seit ihrem Erscheinen sehr gefragt. Die Bahnsteige wurden dem 88er Pliko-Kreis angepaßt. Unser Bild zeigt den auf einem solchen Bahnsteig aufgebauten Haltepunkt „Mühlbach“.

Bild 9 Modernes Siedlungshaus aus den TeMos-Werkstätten, das auf einer Grundplattengröße von 90x105 mm in drei verschiedenen Ausführungen, aber zum jeweils gleichen Preis in den Handel kommt.

1. Haus als Neubau mit Gerüst und halbgedecktem Dachstuhl,
2. Haus mit Eingangsvorbau,
3. Haus mit Terrasse und Rosenlaube.

Bild 10 Aus dem Modellbaukasten „Stadt-wohnblock“ (Artikel - Nr. 1/14 der Fa. H. Auhagen, Marienberg/Sa.) baute Siegfried Börner aus Leipzig diese interessante Eckkonstruktion.

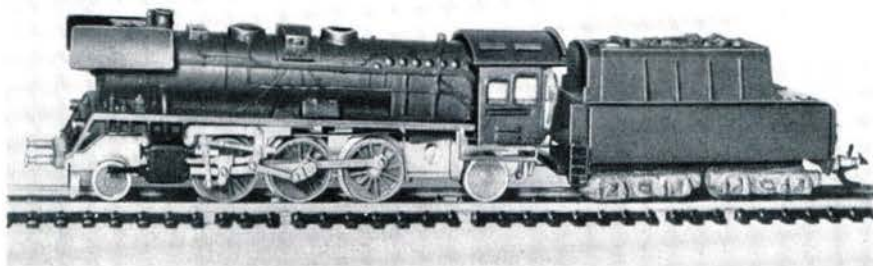




TT Modelle

1

1 Neue, den Normen entsprechende TT-Weiche mit Doppelspulenantrieb und automatischer Endausschaltung. Diese Weiche und alle auf dieser Seite abgebildeten Fahrzeuge gehören zum Produktionsprogramm der Fa. Zeuke & Wegwerth KG, Berlin-Köpenick.



2

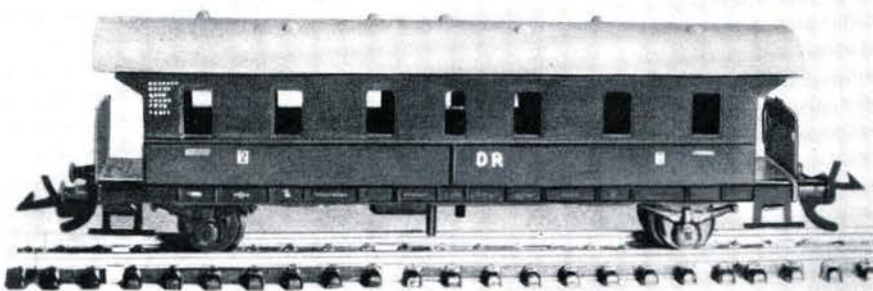
2 1'CI'-Einheits- Zweizylinder-Heißdampf-Personenzuglok der DR, Baureihe 23¹⁹, im Maßstab 1:120. LüP (Länger über Puffer) 194 mm.



3

3 Modell der 2000-PS-Diesellok V 200 der Deutschen Bundesbahn (Regelausführung). Modelllänge 154 mm.

4 Dieser gut gelungene zweiachsige Einheitspersonenzugwagen hat in der Baugröße TT einen Achsstand von 71 mm bei einer LüP von 116 mm.

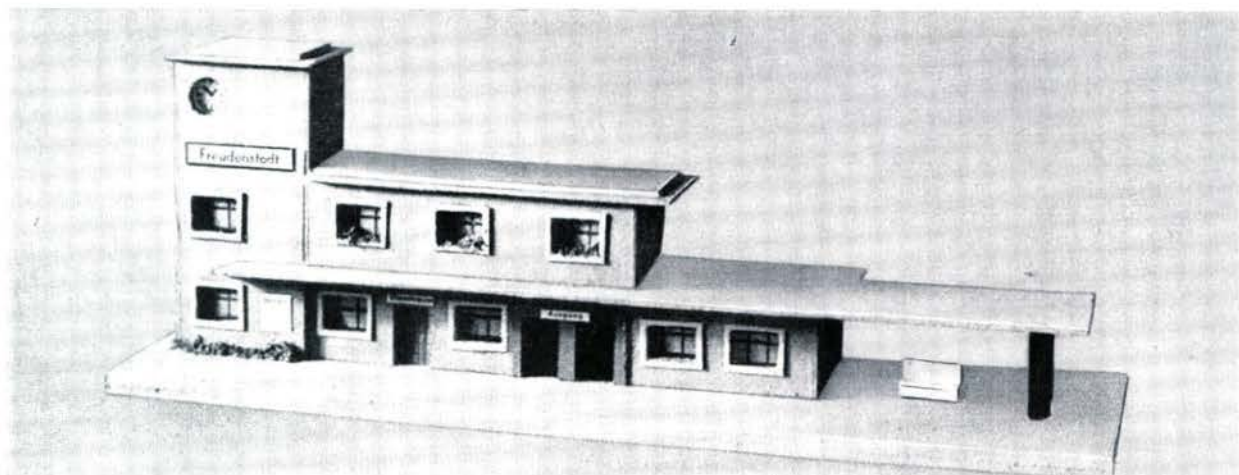


4

5 Dieses moderne Empfangsgebäude „Freudenstadt“ kommt mit einer Grundplattengröße von 100 x 280 mm im Maßstab 1:120 aus den TeMos-Werkstätten.

Fotos: G. Illner, Leipzig

5



Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0

Teil III Der Wasserturm

Руководство для изготовления вагонного депо в масштабе «Н 0»

Часть III Водонапорная башня.

Instruction de construction pour un dépôt en H 0

3e partie Le château d'eau

Building Instructions for a Railway Repair Plant of Construction Size H 0.

Part III The Overhead Water Tank

DK 688.727.836.22

Dieser Wasserturm gehört zur Gesamtanlage des Bahnbetriebswerkes, dessen Bauplanreihe im Heft 10/57 begonnen wurde.

Der Zusammenbau des Wasserturmes geschieht folgendermaßen: Die Turmwand lfd. Nr. 2 wird auf der Rückseite an den Knickstellen mit keilförmigen Einschnitten versehen, die gewährleisten, daß saubere Knicke entstehen. Fenster- und Türleibungen werden im Putzton der Wände gestrichen und die Fenster sowie die Tür von innen angeklebt. Die Turmwand wird geknickt und muß genau dem Umfang der Turmaussteifungen lfd. Nr. 1 entsprechen. Kleinere Ungenauigkeiten werden mit dem Sandpapierhobel ausgeglichen. Erst dann wird die Turmwand an die Turmaussteifungen geklebt. Das Sockelmauerwerk lfd. Nr. 4 und die Treppe lfd. Nr. 5 vervollständigen den unteren Teil des Wasserturmes.

Das Behältergeschoß wird aus den Teilen lfd. Nr. 9 und 10 sinngemäß angefertigt und auf den Turm geklebt. Dachgesims und Dach (lfd. Nr. 11 und 12) decken den Turm ab, der noch einen Turmknauf lfd. Nr. 15 erhält. Wenn alle scharfen Kanten mit dem Sandpapierhobel leicht gebrochen worden sind, kann der Turm angestrichen werden. Er erhält einen sandfarbenen Anstrich, dessen putzähnliches Aussehen durch Tupfen der noch feuchten Farbe mit einem trockenen Borstenpinsel erreicht wird. Putzprofile und Sockel werden im Ton etwas dunkler gehalten. Die Fenster werden weiß, die Tür und das Gesims olivgrün angestrichen. Es ist zweckmäßig, diese Teile zu streichen, bevor sie ein-

gebaut werden! Das Behältergeschoß wird braun und das Dach schwarz angestrichen.

Im nächsten Heft folgt die Bauanleitung für eine Bogenlampe, einen Wasserkran und einen Schlackenbansen.

Stückliste zum Bauplan für einen Wasserturm

Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	2	Turmaussteifung	Pappe	50 × 50 × 2 mm
2	1	Turmwand	Pappe	160 × 100 × 1 mm
3	1	Turmwandputzprofil	Pappe	168 × 94 × 0,5 mm
4	1	Sockelmauerwerk	Pappe	168 × 6 × 1 mm
5	1	Treppe	Pappe	15 × 9 × 2 mm
6	1	Türrahmen	Pappe	25 × 14 × 0,5 mm
7	1	Türfüllung	Pappe	25 × 14 × 0,5 mm
8	11	Fenster	Pappe	14 × 10 × 0,5 mm
9	2	Behältergeschoßaussteifungen	Pappe	60 × 60 × 2 mm
10	1	Behältergeschoßwand	Pappe	192 × 40 × 1 mm
11	1	Dachgesims	Pappe	70 × 70 × 1 mm
12	1	Dach	Pappe	110 × 75 × 0,5 mm
13	1	Schild	Pappe	24 × 5 × 0,3 mm
14	1	Wasserstandsanzeiger	Pappe	23 × 3 × 0,3 mm
15	1	Turmknauf	Glaskopfstecknadel	25 mm lg.

Beilage „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“ (Heft 12/1957)

Im vorliegenden Heft wird innerhalb des Lehrganges „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“ die Behandlung der Schaltpläne und deren Darstellung mit folgenden Blättern fortgesetzt:

- Blatt 51.2 Übersichts- und Wirkschaltplan,
- Blatt 51.3 Gleisbild u. Übersichtsschaltplan (Beispiel),
- Blatt 51.4 Stromlaufplan (Doppelblatt).

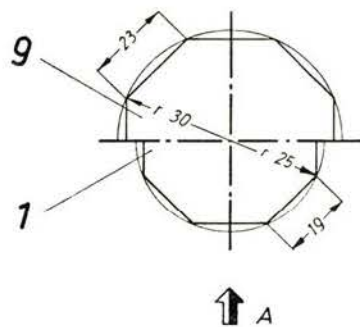
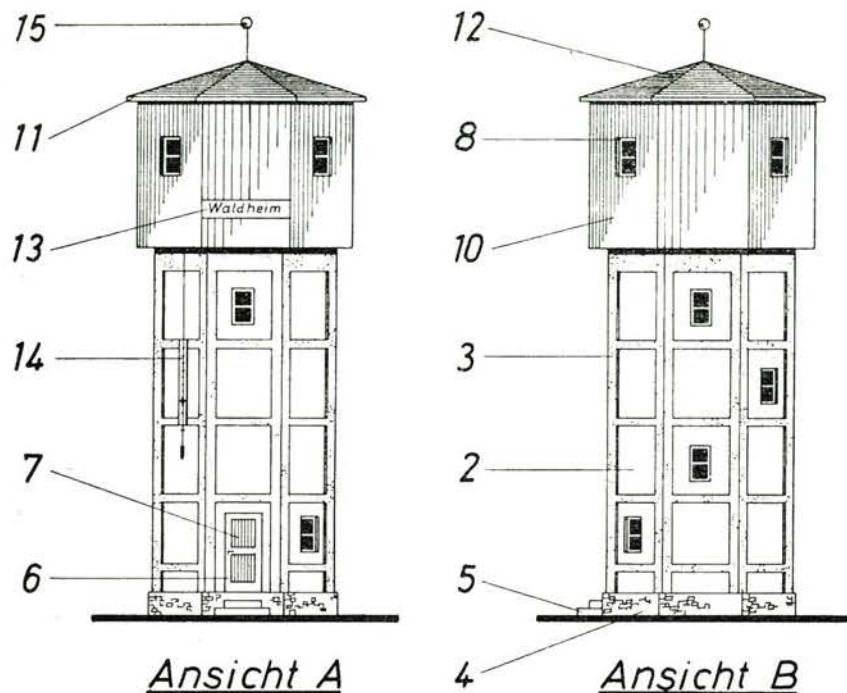
Die in den Blättern 51.2 und 51.4 beschriebenen Beispiele für den Wirk- und Stromlaufplan können jedoch aus Platzgründen erst im Heft 1/1958 veröffentlicht werden. Es empfiehlt sich deshalb, den Abschnitt 2 — 51.2 und Blatt 51.4 erst gemeinsam mit dem im Heft 1/1958 erscheinenden Blatt 51.5 durcharbeiten.

Die Redaktion.

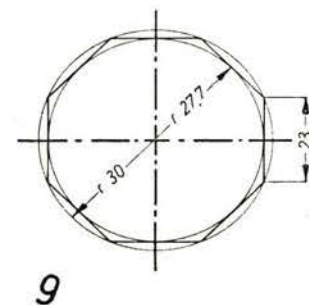
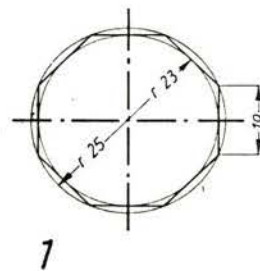
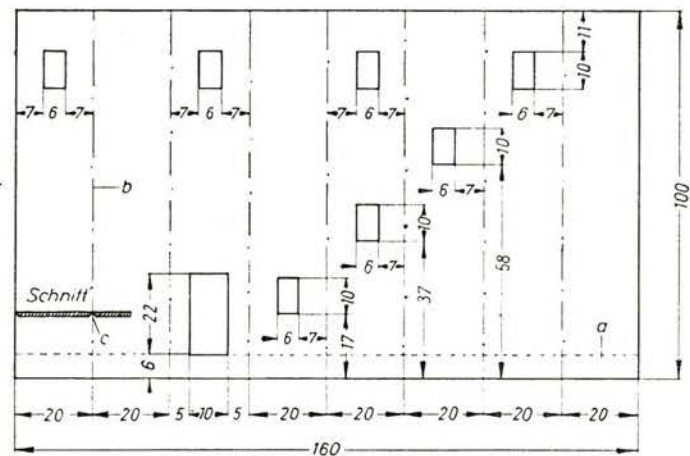
Einbände für den Jahrgang 1957

Auch in diesem Jahr übernimmt es die Buchbinderei Günter Otto, Mahlow, Kr. Zossen, Drosselweg 11, Postscheckkonto Berlin 267 20, Ihre Zeitschriften zum Preise von 5,50 DM zuzüglich 0,70 DM Porto einzubinden.

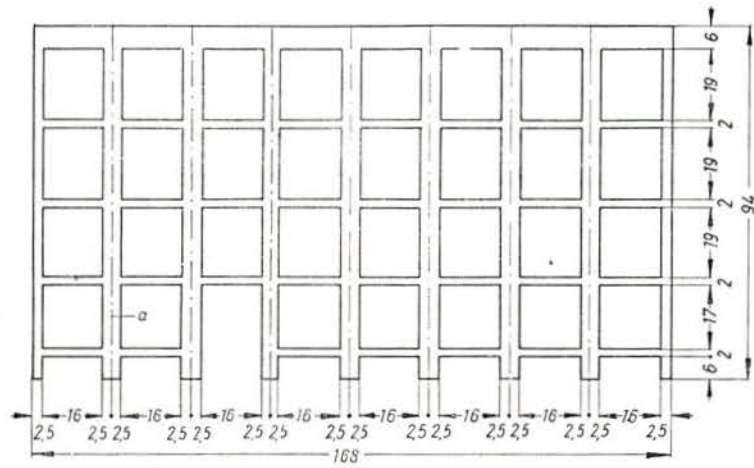
Einbanddecken 1957 sind dort auch einzeln gegen Voreinsendung von 2,— DM zuzüglich 0,25 DM Porto erhältlich. Ebenso sind noch Einbanddecken früherer Jahrgänge vorrätig. Bei Bestellung bitte Titel und Jahrgang der Zeitschrift angeben.



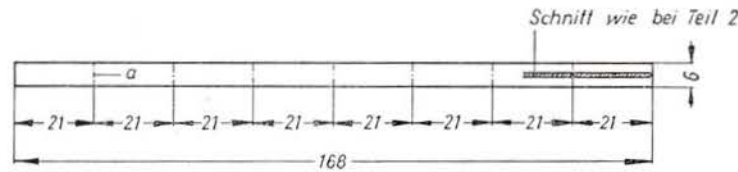
Grundriß
des Behältergeschosses
← B
Grundriß
der Turmgeschosse



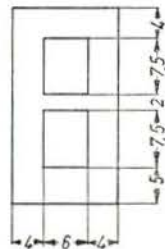
1957	Datum	Name	Günter Fromm	Baugröße
Gezeichnet	25. Mai		Weimar	HO
Geprüft	26. Mai		Wallendorfer Str. 27	
Maßstab	Wasserturm			Zeichs. Nr.
1:2	Ansichten, Grundrisse u. Einzelteile Nr. 1, 2, 9.			70.3 Bl. 1



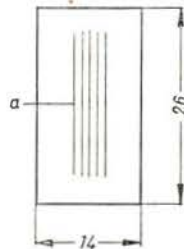
3 a = mit Messer ritzen und umknicken



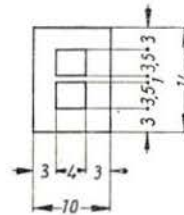
4 a = siehe Teil 3



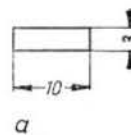
6 M. 1:1



7 M. 1:1

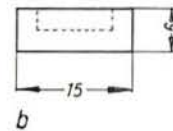


8 M. 1:1

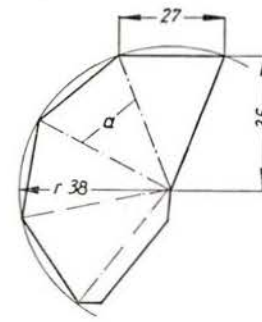
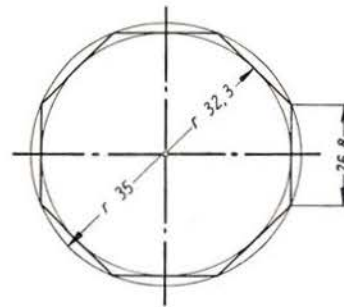


5 M. 1:1

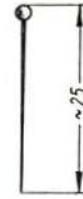
Teil a auf Teil b kleben



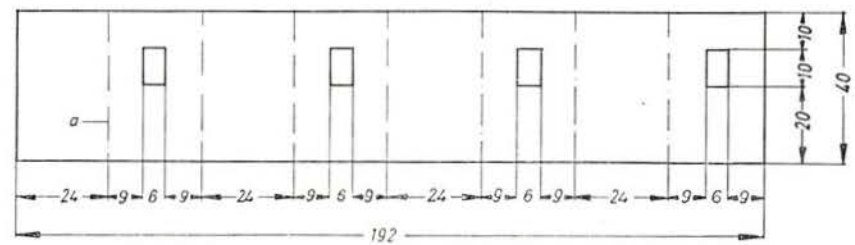
11



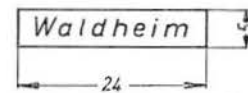
12 a = siehe Teil 3
Zweimal anfertigen.



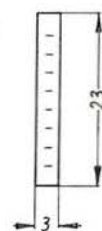
15 M. 1:1



10 In 2 mm Abstand mit Messer senkrecht ritzen, Bretterfugen darstellend.
a = siehe Teil 3



13 M. 1:1



14 M. 1:1

1957	Datum	Name	Günter Fromm	Baugröße
Gezeichnet	27. Mai		Weimar	HO
Geprüft	28. Mai		Wallendorfer Str. 27	
Maßstab	Wasserturm			Zeichgs. Nr.
1:2	Einzelteile Nr. 3-8, 10-15			70.3 Bl. 2
1:1				

Bauplan für einen Schienenomnibus aus dem Jahre 1932 in der Baugröße H 0

Руководство для изготовления автомотрисы 1932 г. для перевозки пассажиров

Plan de construction pour un autobus sur rails en H 0 de l'année 1932

Building Plan of a Rail Bus of the Year 1932, Construction Size H 0

DK 688.727.829.6

Bei der Durchsicht alter Werbeschriften fand ich einen Prospekt der ehemaligen Waggonfabrik Wismar. Er zeigt einen Schienenomnibus, der in den Jahren 1931 bis 1932 für das Landes-Kleinbahnamt Hannover entwickelt worden ist.

Der Sinn der Anschaffung von kleinen Fahrzeugen bestand darin, Bahnen damit zu betreiben, bei denen sich

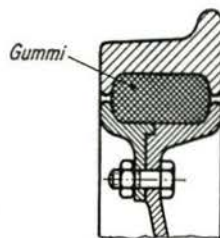


Bild 1

der Betrieb mit Dampflokomotiven infolge des geringen Verkehrs nicht lohnte. Es wurde ein Fahrzeug geschaffen, mit dem der geringe Personenverkehr auf dem vorhandenen Gleis wirtschaftlicher betrieben werden konnte. Die Strecke Lüneburg—Soltau wurde ausgesucht, auf der die Fahrzeuge erprobt werden konnten.

Das Landes-Kleinbahnamt Hannover stellte folgende Forderungen an die Konstrukteure: Niedriger Anschaffungspreis, geringe Unterhaltungskosten, niedrige Betriebskosten für das gefahrene Kilometer, sichere und gute Fahrmöglichkeit in beiden Richtungen, ohne das Fahrzeug wenden zu müssen.

Der Waggonfabrik Wismar war es gelungen, ein den gestellten Anforderungen entsprechendes Fahrzeug unter Verwendung von Kraftfahrzeugteilen zu entwickeln. Zur Verwendung gelangten Ford-Aggregate, die aus deutschem Material in Köln hergestellt wurden.

Das Gesamtgewicht des Fahrzeuges wurde so niedrig wie möglich gehalten (Leergewicht — betriebsfähig — 5700 kg). Zu bemerken ist noch, daß das Fahrzeug mit gummigefederten Rädern versehen wurde (Bild 1).

Da ich bei der Auswahl meiner Modellbahnfahrzeuge auch Wert auf ältere Typen des Vorbildes lege, baute ich diesen Schienenomnibus.

Bauanleitung

1. Fahrgestell

Wir beschaffen die in der Stückliste unter den lfd. Nrn. 5, 7 bis 9, 11 bis 13, 16 und 28 angegebenen handelsüblichen Teile. Dann beginnen wir mit der Anfertigung der übrigen Einzelteile. Es ist angebracht, den Rahmen in seiner gestreckten Länge (rechte und linke Wange mit Quersteg) auszusägen. Wenn der Rahmen dann gebogen wird, ist sehr sorgfältig zu verfahren, da sonst die Achsen nicht parallel stehen und die Räder zwischen den Schienen klemmen.

Nachdem wir das Bodenblech lfd. Nr. 1 fertig bearbeitet haben, löten wir es auf den Rahmen auf. Gleichzeitig

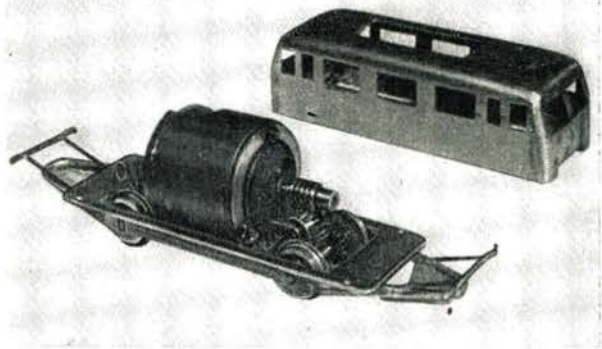


Bild 2 Fahrgestell und Wagenkasten im Rohbau. Die im Rahmen eingefellten Langlöcher für die Dreipunktlagerung und die Drahtschleifer sind im Bild deutlich zu erkennen.

wird das Motorhalteblech lfd. Nr. 6 mit eingelötet. Dann bauen wir das Getriebe in das Fahrgestell ein. Alle hierzu erforderlichen Teile sind aus der Zeichnung und der Stückliste zu entnehmen.

Ist das Getriebe montiert und gut eingestellt, bauen wir den Motor mit der Schnecke ein und lassen das Getriebe zur Probe laufen.

Es macht sich u. U. erforderlich, das Zahnspiel noch etwas nachzustellen.

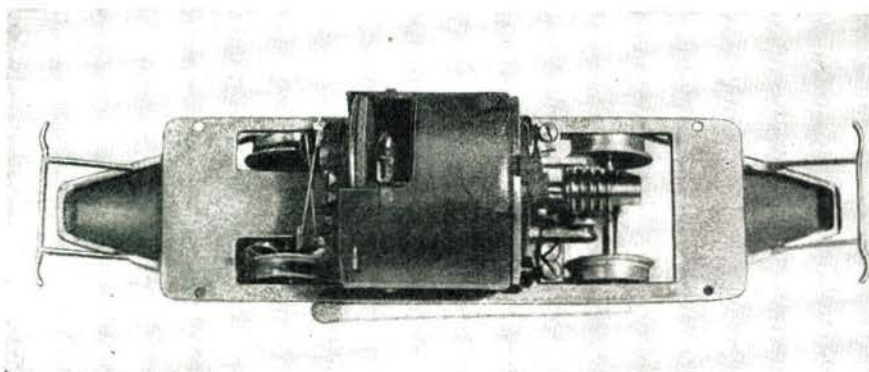
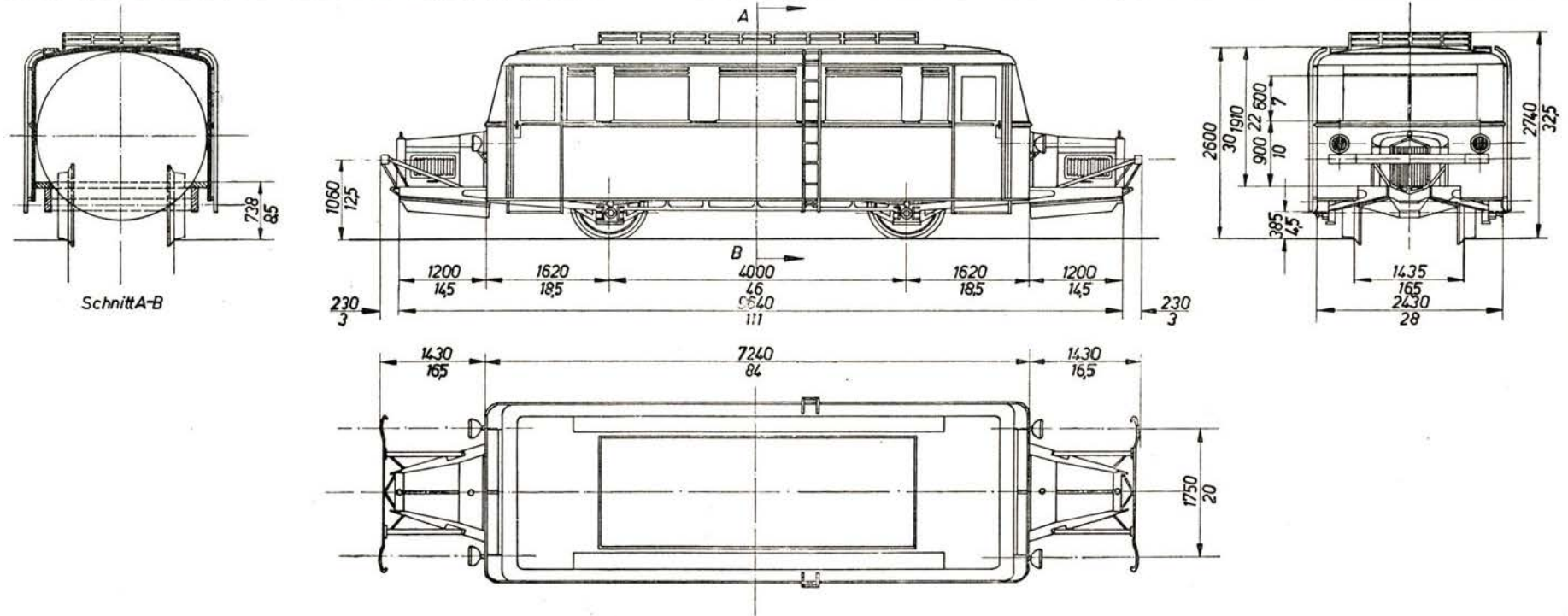
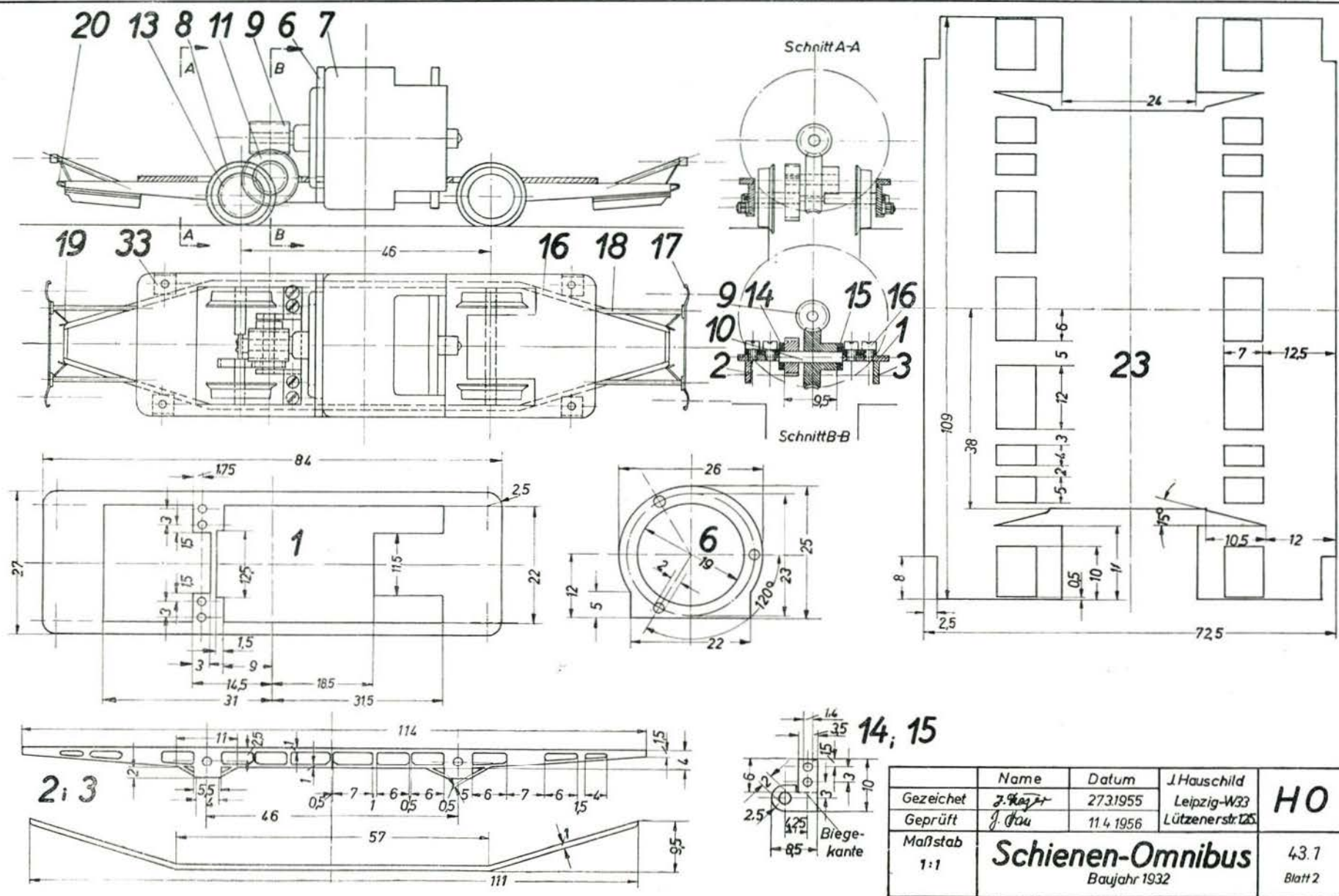


Bild 3 Fahrgestell von oben gesehen. Für den Größenvergleich liegt neben dem Fahrgestell ein Zündholz.



33	Befestigungswinkel	L 4x4; 4lg.	4	Ms		20	Zughaken	Q3 ϕ ; 5lg.	4	Ms		7	Motor, Piko 1401		1		handelsü
32	Tritt	13x3xQ3	4	Ms		19	Stoßfängerstütze	Q3 ϕ ; 6lg.	8	Ms		6	Motorhalteblech	25x26x1	1	Ms	
31	Deckleiste	1xQ3; 240lg.	1	Ms		18	Stoßfängerhalter	1 ϕ ; 15lg.	4	Ms		5	Achslager, kompl.		4		handels.
30	Scheinwerferhalter	Q3 ϕ ; 5lg.	4	Ms		17	Stoßfänger	27x15xQ2	2	Ms		4	Rahmenblech	6x25x1	2	Ms	
29	Scheinwerfer	3 ϕ ; 2lg.	4	Ms		16	Zylinderkopfschr.	M14 x 3	8	St		3	Rahmenwange, links	114x6x1	1	Ms	
28	Leiter	3br 265lg.	2	Ms	handels.	15	Lager f. Vorgelegewelle links	85x10x1	1	Ms		2	Rahmenwange, rechts	114x6x1	1	Ms	
27	Laufbrett	L 1x25; 58lg.	2	Ms		14	Lager f. Vorgelegewelle rech.	85x10x1	1	Ms		1	Bodenblech	84x27x1	1	Ms	
26	Gepäckgalerie	18x3xQ3	2	Ms		13	Zahnrad 18Z, m0,4	2Bohr. 3br.	1	Ms		Teil	Benennung		Stck.	Mat.	Bem.
25	Gepäckgalerie	48x3xQ3	2	Ms		12	Ritzel 13Z, m0,4	2Bohr. 3br.	1	Ms			Name	Datum	J. Hauschild Leipzig-W33 Lützenerstr. 25		
24	Dach	76x25xQ3	1	Ms		11	Schneckenrad, m0,4, 24Z.		1	Ms		Gezeichnet	J. Hauschild	14.1955	HO		
23	Wagenkasten	109x725xQ5	1	Ms		10	Vorgelegewelle	2 ϕ ; 125	1	St		Geprüft	J. Hauschild	11.4.1956			
22	Ölwanne	18x14xQ3	2	Ms		9	Schnecke eing., m0,4		1			Maßstab 1:1		Schienen-Omnibus Baujahr 1932			43.1 Blatt 1
21	Kühler, kompl.	14x14x9	2	Blei		8	Ringisolierter Radsatz, kompl.	11 ϕ	2								
Teil	Benennung		Stck.	Mat.	Bem.	Teil	Benennung		Stck.	Mat.	Bem.						



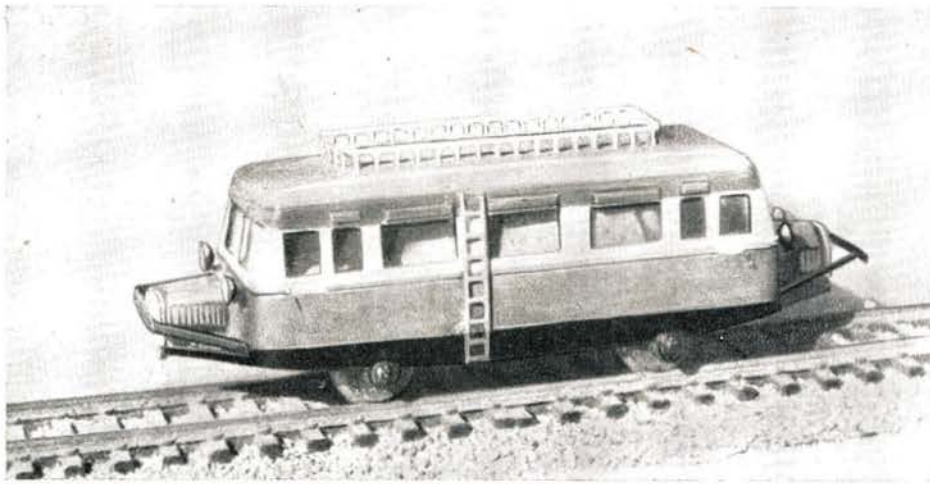


Bild 4 Das H0-Modell des von dem Autor vor 4 Jahren nach der Maßskizze angefertigten Schienenomnibusses.

Läuft das Getriebe zufriedenstellend, werden die Motorwanne, Achslager, Trittblech und Stoßstangen an das Fahrgestell angebaut und der Schleifer zur Stromabnahme montiert. Es ist absichtlich auf eine besondere Anleitung für die Montage der Schleifer verzichtet worden.

2. Karosserie

Zunächst fertigen wir einen Holzklotz in der Form der Karosserie an. Darüber biegen wir dann das Blech und löten die Stöße an den Stirnwänden zusammen.

Die Motorhaube lfd. Nr. 21 gießen wir am besten aus Blei. Dieses Teil dient dann gleichzeitig als Ballast, um ein höheres Reibungsgewicht zu erhalten. Die Motorhauben können auf das Fahrgestell oder an die Karosserie gelötet werden. Die Lüfterklappen lassen sich dann leicht ausarbeiten oder mit Zinn auftragen.

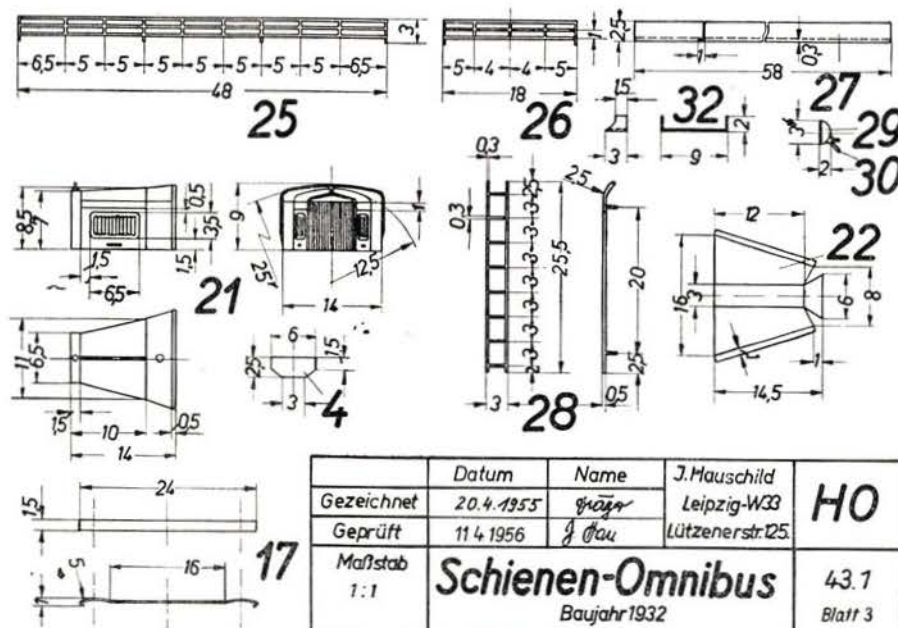
Ist der Wagenkasten fertig, werden die Wulstleisten, Fensterentlüftungen, Laufstege, Lampen und Gepäck-

gitter angelötet. Danach wird die Karosserie mit Hilfe eines kleinen Schabers von überflüssigem Lötzinn befreit.

Das Modell kann nun gestrichen und verglast werden. Fahrgestell, Stoßstangen und Lampen werden schwarz, der Wagenkasten bis zur Wulstleiste und die Motorhauben rot oder blau gestrichen. Von der Wulstleiste bis zu den Fensterentlüftungen ist der Anstrich elfenbein. Den Streifen der Lüftungen streichen wir wie den Wagenkastenunterteil an. Dach mit Gepäckgitter, Laufstege und Leitern werden aluminiumfarbig, die Wulstleiste und der Kühler silbern angestrichen.

Ist der Anstrich gut trocken, werden Cellonstreifen hinter die Fensteröffnungen geklebt. Dann wird das Fahrgestell mit dem Wagenkasten verschraubt, und die erste Probefahrt kann stattfinden.

Verläuft die Fahrt gut, kann der Schienenomnibus einer Nebenbahnanlage übergeben werden.



BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 41

DK 621.132.651

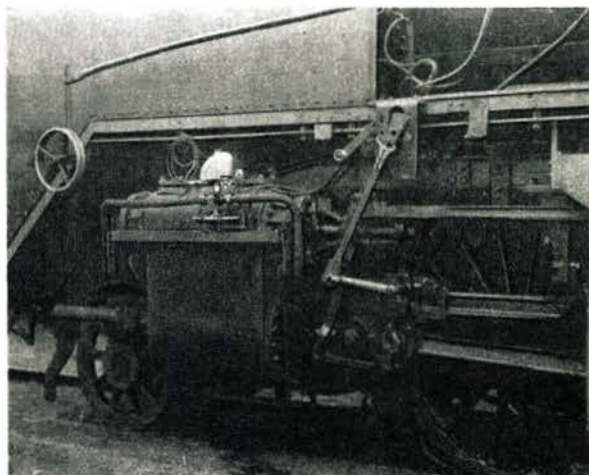
In der Rubrik „Für unser Lokarchiv“ wurde im Heft 9/57 die Personenzuglokomotive der Baureihe 23¹⁰ beschrieben. Der gleichen Rubrik unseres Heftes 2/55 war zu entnehmen, daß die Deutsche Reichsbahn zwei Stück der Lok Baureihe 23⁹ besitzt, und zwar die Lokomotiven 23 001 und 23 002. Diese beiden Loks befinden sich seit dem Jahre 1954 in der Fahrzeugversuchsanstalt der Deutschen Reichsbahn, Halle (Saale). Unser Bild zeigt die Teilansicht der dort für Versuchszwecke umgebauten Lok 23 002. Welchem Zweck dienen die über und neben dem Zylinder angebrachten Vorrichtungen?

Foto: G. Illner, Leipzig

Lösung der Aufgabe 40 aus Heft 11/57

Eine Kennzeichnung der Dampf- und Dieselloks, bei denen nur einige Fahrzeuge der Baureihe mit direkter oder indirekter Steuerung ausgerüstet sind, ist nicht bekannt. Bei den Baureihen V 80 und V 200 erübrigt sich eine besondere Markierung, da alle Lokomotiven dieser Baureihen mit direkter Steuerung ausgerüstet sind. Aus

dem gleichen Grund ist auch für die Ellok E 41 die Zusatzbezeichnung „G“ nicht erforderlich. Der Buchstabe „W“ konnte für die Wendezugloks der Baureihe E 44 nicht verwendet werden, da diese zusätzliche Kennzeichnung bereits für die Lokomotiven mit elektrischer Widerstandsbremse vergeben worden war. Diese Art der Bremsung elektrischer Triebfahrzeuge wird in einem besonderen Fachaufsatz über elektrische Bremsen beschrieben.



Spielzeugeisenbahnen

Spur S = Spurweite 22,5 mm
(mit Taschenlampenbatterieantrieb)

Die Vorzüge unserer Bahnen:

Stabile Ausführung
Wirklichkeitsnahe Formgebung
Billige Preislage

**VEB (K) METALLWARENFABRIK
STADTILM (Thüringen)**

Gebäudemodelle

neuartig mit Plastikteilen

Baugröße H0

Montiert oder als
Modellbaukasten

OWO-SPIELWAREN

Abteilung des VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik

OLBERNHAU (ERZGEB.)

Alles für den MODELL-EISENBAHNER

Wir führen ein reichhaltiges Sortiment in
Spur H0 und 0 der Fabrikate PIKO, ZEUGE,
GÜTZOLD und reichliches Zubehör.

Außerdem führen wir ein großes Lager an
Werkzeugen und an Rohmaterial und Fertig-
teilen für den Schiffs- und Flugmodellbau.

VERSAND IN ALLE ORTE DER DDR

**HO BASTLERBEDARF
UND MODELTECHNIK
MAGDEBURG-SÜD**

Wolfenbüttler Straße 66 - Telefon 33736

Dresden ist nicht nur eine Kunststadt, sie wird mehr und mehr zu einem der bedeutenden Zentren des deutschen Hochschullebens. Etwa 20 000 Studenten studieren hier an Hoch- und Fachschulen. Nach der weltbekannten Technischen Hochschule wurde die Hochschule für Verkehrswesen innerhalb von fünf Jahren die nächstgrößte akademische Lehrstätte in der Elbestadt, von der schon heute — noch mitten in der Entwicklung — 2568 Direkt- und Fernstudenten betreut werden. Binnen kurzer Zeit hat sich diese von unserer Regierung auf Grund ihrer weitsichtigen Kulturpolitik 1952 geschaffene Hochschule zu einem Zentrum des Verkehrswesens entwickelt, das in Deutschland und Westeuropa einmalig ist. Diese Tatsache war auch Veranlassung, den fünften Geburtstag besonders festlich zu begehen. Neben bedeutenden Vertretern der Regierung hatten sich Gäste aus der Sowjetunion, China, Ungarn und der Tschechoslowakei eingefunden. Der Rechenschaftsbericht, den Seine Magnifizenz Prof. Dr. rer. pol. Joachim Günter

der Festversammlung gab, war ein Stück Geschichte der Entwicklung unseres jungen Staates.

In fünf Jahren wurden drei Fakultäten mit neun Fachrichtungen und 36 Lehrstühlen, an denen 57 Professoren, Dozenten, Lektoren und 112 Assistenten lehren, aufgebaut. Zu 25 Ländern bestehen akademische Beziehungen. Das ist eine stolze Bilanz.

Was den Leser des Modelleisenbahners besonders interessiert, ist das Eisenbahnbetriebsversuchsfeld des Instituts für Eisenbahnbetriebstechnik. Diese Bahnhof- und Streckenanlage in der Baugröße H0 ist bei den praktizierenden Studenten genauso wie bei den vielen Gästen, die das Versuchsfeld besuchen, beliebt. Aber hier wird nicht etwa gespielt, sondern ernste Arbeit geleistet und auch wissenschaftliche Forschung betrieben. Der fünfjährige Geburtstag war für die Hochschule für Verkehrswesen in Dresden eine erfolgreiche Zwischenbilanz der Lehr-, Erziehungs- und Forschungstätigkeit im sozialistischen Sinne. Ihr Aufbau geht weiter.

Neues Lokomotiv-Bildarchiv

Im Lokomotiv-Bildarchiv des Bildreporters G. Illner, Leipzig N 22, Pölitzstr. 20, sind wieder neue Lokomotivbilder erschienen:

Archiv-Nr.	Bezeichnung
Serie VIII	
1117 — 1	Güterzugtenderlokomotive 98 7086 der DR
1112 — 4	Personenzuglokomotive 38 243 (sä XII H 2) der DR
118 — 1	Zweiachsiger Fahrleitungsuntersuchungswagen der DR
117 — 1	Diesellokomotive V 36 der DR
Serie IX	
1111 — 4	Schnellzuglokomotive 18 008 der DR
1113 — 8	Güterzuglokomotive 56 121 der DR
1115 — 10	Güterzugtenderlokomotive 91 866 der DR
1118 — 2	Schmalspurlokomotive 99 161 der DR (1000 mm)

In Kürze sind folgende Serien zu erwarten:

Serie X	
1111 — 5	Schnellzuglokomotive 19 009 der DR

Archiv-Nr.	Bezeichnung
1113 — 9	Güterzuglokomotive 58 1035 der DR
1112 — 7	Personenzuglokomotive 23 1001 der DR (Neubau)
1117 — 2	Lokalbahnlokomotive 98 7074 der DR

Serie XI

1113 — 10	Güterzuglokomotive 50 2309 der DR
1115 — 9	Güterzugtenderlokomotive 89 204 der DR
1115 — 13	Güterzugtenderlokomotive 89 7263 der DR
1115 — 12	Güterzugtenderlokomotive 94 2065 der DR

Serie XII

1113 — 11	Güterzuglokomotive 50 4001 der DR (Neubau)
1114 — 6	Personenzugtenderlokomotive 79 001 der DR
1121 — 2	Elektrische Schnellzuglokomotive E 04 23 (für Wendezugbetrieb) der DR
119 — 1	Rottenkraftkleinwagen der DR

Weitere interessante Bilderserien werden gegenwärtig vorbereitet, so unter anderem auch von westdeutschen und ausländischen Triebfahrzeugen.

Alle Serien können auch im Abonnement bezogen werden. Der Preis eines Originalfotos beträgt 0,70 DM.

Die Serien I bis VII wurden in den Heften 9/56, S. 285, 12/56, S. 380, 3/57, S. 88, 6/57, S. 190, angekündigt. Die Bilder werden als Originalfotos (Welpostkartenformat) in ausgezeichneter Qualität geliefert.

Wir können allen Freunden der Eisenbahn empfehlen, sich eine Sammlung dieser Bilder anzulegen.



*E*n frohes Weihnachtsfest und ein glückliches
Neues Jahr wünschen wir unseren Lesern und Mitarbeitern im
In- und Ausland. Allen unseren Freunden, die uns im Jahre
1957 durch Anregungen und Kritik geholfen haben, den
Inhalt unserer Zeitschrift weiter zu verbessern, danken wir.

DIE REDAKTION

Dipl.-Ing. J. TÖPELMANN, Berlin

Güterzüge ohne Packwagen

Товарные поезда без багажного вагона
Trains de marchandises sans fourgons à bagages
Goods Trains without Vans

DK 625.28

Vor etwa 3 Jahren hatte die Deutsche Bundesbahn versuchsweise einige Tender von Güterzuglokomotiven mit einer Kabine für den Zugführer ausrüsten lassen. Sie hatte damit einen bereits während des letzten Krieges erörterten Gedanken aufgegriffen, um bei Güterzügen den Packwagen einzusparen, der doch in der Regel nur als Aufenthaltsraum für den Zugführer dient und im übrigen leer mitläuft. Das Zugführerabteil wurde an der Rückseite des Tenders angebaut.

Zu einer ähnlichen Maßnahme haben sich auch die Österreichischen Bundesbahnen nach 1945 entschlossen. Dort hat man Wannentender von DR-Lokomotiven der Baureihen 42 und 52 mit einem Zugführerabteil ausgerüstet, jedoch derart, daß es hinter dem Kohlenaufbau in den Tender eingebaut wurde. Diese Einrichtung hat sich so gut bewährt, daß von der ÖBB bereits über 100 Tender auf diese Weise geändert wurden. Allerdings wird bei dieser Ausführung der Wasservorrat des Tenders von 31 auf 26 m³ reduziert, was jedoch bei den ge-

ringeren Streckenlängen in Kauf genommen werden konnte.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß die Italienischen Staatsbahnen Tender mit Zugführerabteilen schon seit 1900 bei einer Reihe von 2' C n4v-Schnellzuglokomotiven und später auch bei E n4v-Güterzuglokomotiven verwendeten.

Bild 1 Seitenansicht eines Tenders mit Zugführerabteil an der Lok 50 739 der DB.

Bild 2 Stirnansicht des umgebauten Tenders.

Fotos (Bilder 1 und 2): G. Wiegner

Bild 3 Wannentender mit eingebautem Zugführerabteil der ÖBB.



Die fliegende Überholung

Летучая обгонка

La voie lente

The Flying Overtaking

DK 656.253.82

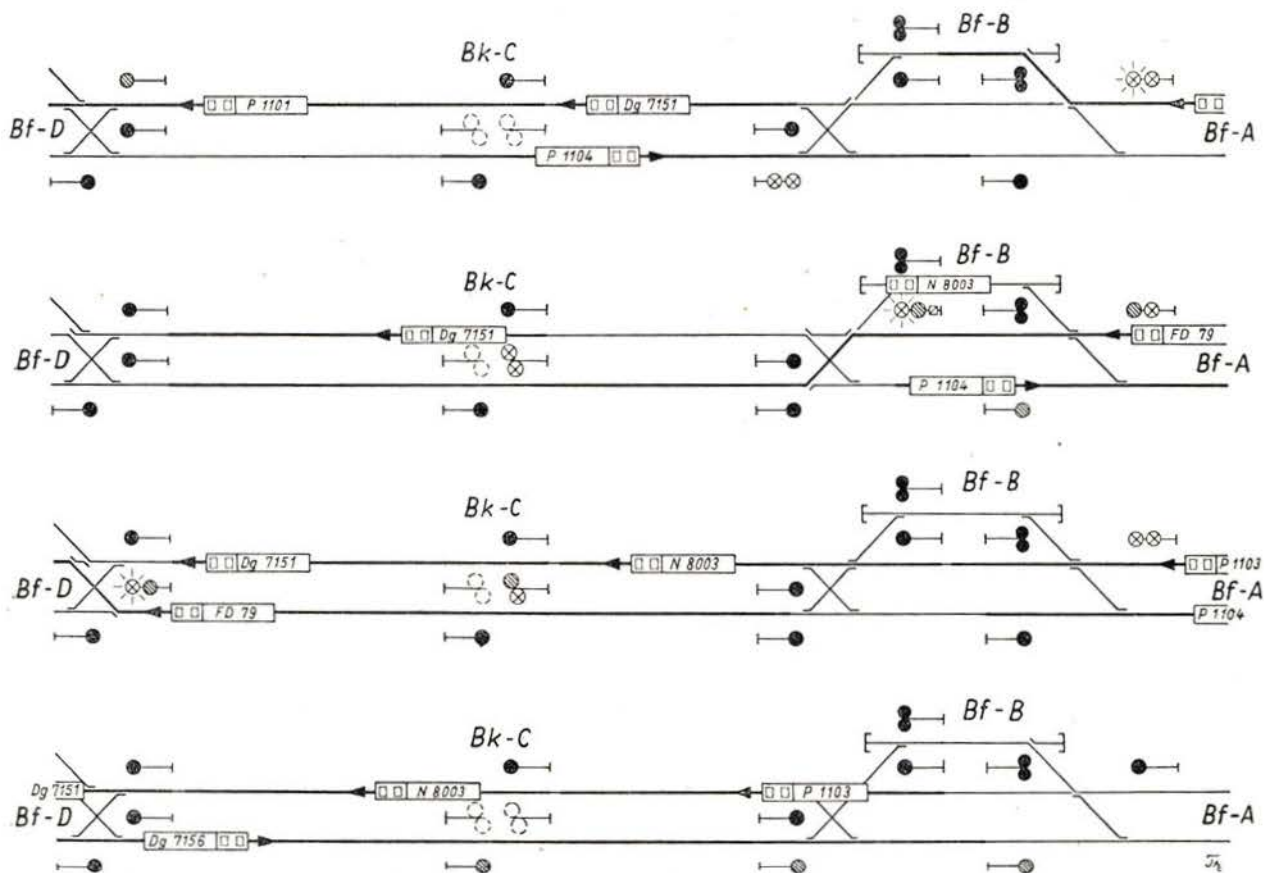
Es ist bekannt, daß ein schnell fahrender Zug einen langsamer fahrenden in einem Bahnhof überholen kann.

(Welche Züge als „schnellfahrende Züge“ vorrangig zu behandeln sind, haben wir in der Lösung der 9. Aufgabe unter der Rubrik „Bist Du im Bilde?“ auf der Seite 107 unseres Heftes 4/55 bekanntgegeben. Die Redaktion.)

In der Regel wird der langsamer fahrende Zug in ein Überholungsgleis geleitet und wartet dort, bis der schnellere auf dem durchgehenden Hauptgleis an ihm vorbeigefahren ist und die nächste Blockstrecke verlassen hat. Solche Überholungen haben, auch wenn sie planmäßig stattfinden, Fahrzeitverlust zur Folge. Um das zu verhindern, wurden bestimmte Strecken mit besonders hohen Verkehrsleistungen drei- oder sogar viergleisig

gebaut, wobei ein bzw. zwei Gleise den langsam fahrenden Zügen (Güterzügen) vorbehalten bleiben.

Es gibt jedoch nur wenige Strecken mit einer gleichbleibenden dichten Zugfolge in beiden Richtungen. Vielmehr kommt es zeitweilig zu Spitzenbelastungen in einer Richtung, so zum Beispiel auf Strecken, deren Ausgangspunkt eine Groß- oder Industriestadt ist. Auf diesen Strecken wickelt sich in den Morgenstunden neben dem Schnell- und Güterzugverkehr der Nah-Personenzugverkehr in Richtung der Großstadt und abends (an Sonnabenden mittags) der Berufsverkehr in der Gegenrichtung ab. Zu diesen Zeiten kommt es dann in der jeweiligen Richtung zu Zugbündelungen, während die Gegenrichtung weniger ausgenutzt wird.



Bilder 1 bis 4 von oben nach unten:

Bild 1 Zwischen C und D fährt der Personenzug P 1101 in Richtung D. Im Blockabstand folgt der Durchgangsgüterzug Dg 7151 und im Bf B hat der Nahgüterzug N 8003 Einfahrt in das Überholungsgleis, weil der Fernschnellzug FD 79 folgt. Auf dem Gegengleis bewegt sich der Personenzug P 1104 in Richtung B zur Weiterfahrt nach A.

Bild 2 N 8003 ist in B „herausgenommen“ worden. P 1104 hält in B und hat bereits Ausfahrt nach A. Der Dg 7151 liegt noch zwischen C und D. Er ist voll ausgelastet und fährt daher langsam. Auf dem Gleis D...A wird vorläufig kein Zug erwartet. Folglich kann FD 79 auf dem linken Gleis nach D fahren. Das erscheint um so ratsamer, als der N 8003 noch

vor dem Berufszug P 1103 verkehren soll und der Dg 7151 noch immer nicht in D eingetroffen ist.

Bild 3 N 8003 hat sich inzwischen in Richtung D in Bewegung gesetzt. FD 79 fährt in D und P 1103 in B ein. P 1104 hat B verlassen. Dg 7151 befindet sich kurz vor der Einfahrt nach D.

Bild 4 Der Regelbetrieb ist wieder hergestellt. Auf dem Gleis A...D verkehren der Dg 7151, N 8003 und P 1103, auf dem Gegengleis D...A der Dg 7156.

Für die in den Bildern dargestellten Signalfarben wurden folgende Markierungen gewählt: schwarz = rot, schräg schraffiert = grün, liegendes Kreuz = gelb, Blende mit Strahlen = Blinklicht.

Durch diesen Zustand kam der Gedanke an den Gleiswechselbetrieb auf, der in Verbindung mit der neuen Signaltechnik in die Tat umgesetzt worden ist. Bei dem Gleiswechselbetrieb kann zeitweilig auf beiden Streckengleisen in derselben Richtung gefahren werden (Rechts- und Linksbetrieb), wodurch sogenannte „fliegende Überholungen“ möglich sind.

Neben dem rechten Streckengleis stehen Ausfahr-, Block- und Einfahrtsignale. Neben dem linken Gleis werden Blocksignale für den Linksbetrieb nur an Abzweigstellen aufgestellt. Die Vorsignale für die linken Einfahrtsignale leuchten erst auf, wenn die Zustimmungsgabe für eine Linksfahrt erfolgt ist. Die Signale der Gegenrichtung zeigen dann „Halt!“

Eine Linksfahrt ist keine Falschfahrt im Sinne der Fahrdienstvorschriften. Für eine Linksfahrt braucht der

Fahrdienstleiter dem Lok- und dem Zugführer keine schriftlichen Befehle auszuhändigen. Der Übergang von Rechts- auf Linksbetrieb wird am Ausfahrtsignal durch ein Zusatzzeichen angezeigt. Es besteht aus einem von rechts nach links steigenden gelben Lichtstreifen auf schwarzem Feld.

Der Gleiswechselbetrieb wird bei der Deutschen Reichsbahn nur auf Strecken mit Selbstblock- oder zugbedienten Mehrabschnittssignalen eingerichtet.

Die Bilder 1 bis 4 zeigen im Schema den Verlauf des Gleiswechselbetriebes, ausgehend von einer elektrifizierten zweigleisigen Hauptbahn:

B ist ein kleiner Bahnhof vor der Großstadt A, C eine Zugfolgestelle und D ein weiterer Bahnhof. Es ist Sonnabendnachmittag. Der Berufsverkehr auf der Strecke von A nach D beginnt.

Jahresband „Der Modelleisenbahner“ 1957

Der Jahresband 1957 im Kunstledereinband mit goldgeprägtem Titel ist ab sofort zum Preise von 20,— DM in beschränkter Anzahl lieferbar!

Bestellungen nimmt entgegen: Verlag Die Wirtschaft, Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22.

die Fundgrube für den bastei-
erfahrenen

Modellbau technik

Modellbaueisenbahnen und Zubehör

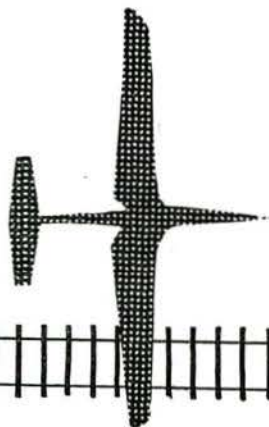
Modellbaugleise der Firmen Pilz, Pico usw.

Dieselmotoren „Zeiss“ von 1 bis 5

Häuser- und Wagenbausätze, Loks, Wagen

Signale sowie sämtliche Ersatzteile

**Rundfunkbastler finden bei uns ein reichhaltiges
Materialangebot!**



**SPEZIALVERKAUFSSTELLE BERLIN O 112
NIEDERBARNIMSTRASSE 26**

M O D E L L B A U - T E C H N I K



Bremswiderstand für Abschaltsrecken vor dem Hauptsignal

Тормозной реостат для выключаемых рельсовых участков перед главным семафором
Résistance de freinage pour tronçons interrompants devant le sémaphore
Brake Resistance for Disconnecting Track Sections before the Home Signal

DK 688.727.872.4

Ist bei unserem Vorbild am Hauptsignal „Hp 0“ zu erwarten, so muß der Lokführer bereits am Vorsignal bremsen. Mit folgender Anordnung soll dieser Vorgang auch bei dem Triebfahrzeug der Modelleisenbahn ermöglicht werden, ohne daß wesentlich größere Aufwendungen erforderlich sind.

Im Bild 1 ist das Prinzip dieser Anordnung dargestellt. In dem Gleis zwischen dem Vorsignal V und dem Hauptsignal H ist nicht nur die bekannte Abschaltsrecke C eingebaut, sondern auch noch die Bremsstrecke B vorhanden. Für diese erfolgt die Zuführung des Fahrstromes über den Bremswiderstand R. Kommt das Triebfahrzeug von dem direkt an den Fahrregler angeschlossenen Gleisteil A und findet es am Vorsignal „Vo 1“, so erfolgt auf der Bremsstrecke B eine Verringerung der Geschwindigkeit, da im Bremswiderstand ein Spannungsabfall entsteht und somit die Drehzahl des Motors verringert wird. Auf der abgeschalteten Strecke C bleibt dann das Triebfahrzeug stehen, bis das Hauptsignal „Hp 1“ und damit die Abschaltsrecke C die volle Fahrspannung erhält.

Erhält das Triebfahrzeug dagegen am Vorsignal „Vo 2“, so sind B und C direkt an die Fahrstromleitung ange-

schlossen, und die Fahrt kann ohne Halt bzw. Geschwindigkeitsbeschränkung fortgesetzt werden. Außerdem besteht noch die Möglichkeit, daß das Triebfahrzeug „Vo 1“ erhalten hatte und sich gerade mit verringerter Geschwindigkeit auf der Bremsstrecke B befindet. Wenn dabei das Hauptsignal auf „Fahrt frei“ (Hp 1) gestellt wird, erhalten B und C durch den Schalter S sofort volle Fahrspannung.

Berichtigung

Heft 1/57: In der Stückliste zum Bauplan für eine Drehscheibe in der Baugröße H0 (Seite 15) muß es bei der lfd. Nr. 23 (Signalmast) unter Rohmaße richtig heißen: $3 \phi \times 2 \phi \times 40$.

Heft 4/57: In der Bildunterschrift zu Bild 6 auf der Seite 110 des Heftes 4/57 müssen an Stelle der beiden Weichensignale Wn 1 die Signale Ve 104 a genannt werden. Dieses Signal mit der Bedeutung „Die Sperrung des Gleises ist aufgehoben“ ist ein von der ESO in Form und Bedeutung abweichendes Signal mit befristeter Gültigkeit, das mit Genehmigung des MfV nur noch für eine gewisse Übergangszeit verwendet werden darf. Es darf nur durch die Signale Ve 4 a oder Ve 4 b erneuert werden.

Heft 5/57: Auf der Seite 154 wurde die Achsfolge der Diesellok V 200 irrtümlich mit Bo'Bo' angegeben. Da diese Lok jedoch nicht mit Einzelachsantrieb versehen ist, muß die Achsfolge B'B' lauten.

Heft 6/57: Die von der Fa. Herr KG hergestellten Lokradsätze mit 10 und 11,5 mm Laufkranzdurchmesser sind nicht, wie man der Beschreibung auf der Seite 190 entnehmen könnte, mit Kurbelzapfen versehen. Sinngemäß sind für diese Räder auch keine gefrästen Achsen erforderlich.

Heft 7/57: In der Seitenansicht des Ci Pr 05 a-Wagens (Wagen B) auf der Seite 201 ist das zweite Fenster von links falsch dargestellt. Dieses Fenster entspricht in seiner Ausführung dem ersten Fenster, besitzt also ebenfalls obere Lüftungskappen.

Heft 8/57: In der auf der Seite 243 rechts oben befindlichen Bildunterschrift muß es richtig „Kladno“ heißen.

Heft 8/57: Dreifach hält besser als doppelt, dachte der Autor des „H0-Bauplanes für Personen- und Gepäckwagen der ehemaligen Gattungen C 3 Pr 89, C Post 3 Pr 92 und Pw 3 Pr 99 a“ und versah die Mittelachsen der dreiachsigen Wagen mit Bremsklötzen. Dies war natürlich zuviel des Guten, wie findige Modelleisenbahner schon festgestellt haben werden. Die dreiachsigen Wagen der Deutschen Reichsbahn besitzen keine abgebremsten Mittelachsen.

Heft 9/57: Die Bildunterschrift auf der Seite 263 muß richtig lauten: Die 1' C 1' h2-Personenzuglokomotive der Baureihe 23^{1a}.

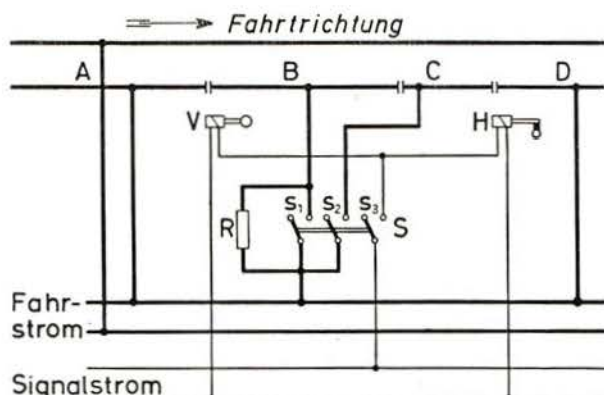


Bild 1

geschlossen, und die Fahrt kann ohne Halt bzw. Geschwindigkeitsbeschränkung fortgesetzt werden.

Außerdem besteht noch die Möglichkeit, daß das Triebfahrzeug „Vo 1“ erhalten hatte und sich gerade mit verringerter Geschwindigkeit auf der Bremsstrecke B befindet. Wenn dabei das Hauptsignal auf „Fahrt frei“ (Hp 1) gestellt wird, erhalten B und C durch den Schalter S sofort volle Fahrspannung.

Im Bild 1 ist zu erkennen, daß zur Betätigung lediglich ein dreipoliger Wechselschalter S verwendet wird. Der Wechselkontakt s_1 schaltet bei Stellung „Fahrt frei“ die Bremsstrecke B direkt an die Fahrspannung, während bei „Halt“ der Strom über den Widerstand fließen muß. Der Wechselkontakt s_2 schaltet bei „Fahrt frei“ die Abschaltsrecke C ein. Der Wechselkontakt s_3 schaltet sowohl das Vorsignal als auch das Hauptsignal ein. Ab-

Für unser LOKARCHIV

HANS KÖHLER, Erfurt

Die Schnellzuglokomotiven der preußischen Reihe S 10

Скорый паровоз прусской серии «С 10»

Les locomotives pour express de la série prussienne S 10

The Express Locomotives of the Prussian Series S 10

DK 621.132.651

Der grundsätzliche Aufbau der S 10-Lokomotiven gleicht dem der preußischen Personenzuglok P 8. Kessel und Raddurchmesser sind gegenüber letzterer wegen der Verwendung im Schnellzugdienst vergrößert worden.

Die Vorläufer der S 10-Gattungen waren durchweg zweifach gekuppelte Lokomotiven (S 3, S 4, S 5, S 7 und S 9). Sie konnten den immer größeren Leistungsansprüchen durch ihr geringes Reibungsgewicht nicht mehr genügen, so daß die Beschaffung schwererer Schnellzuglokomotiven dringend wurde. Die P 8-Lok, die sich damals seit kurzer Zeit im Dienste der Preußischen Staatsbahn befand, sollte nach Ansicht des Konstrukteurs eigentlich im Schnellzugdienst verwendet werden. Es zeigte sich aber beizeiten, daß bei dem Raddurchmesser von 1750 mm und bei der geforderten Schnellzuggeschwindigkeit von 100 km/h das Triebwerk sich hierfür nicht eignete. So wurde die 2' C-Lokomotive in die Reihe der Personenzuglokomotiven eingereiht. Für den reinen Schnellzugdienst mußte eine neue Lok entwickelt werden.

Über die Frage der Triebwerksgestaltung an der künftigen Lok bestanden seitens des Lokomotiv-Ausschusses verschiedene Ansichten. Die Schuld an dem starken Zucken bisheriger Schnellzuglokomotiven gab man dem Zweizylindertriebwerk. Um dem entgegenzuwirken, sollte zum Bau von Mehrzylindertriebwerken nach süd-deutschem Vorbild übergegangen werden. Neben der einfachen Dampfdehnung sollte auch die Verbundwirkung versucht werden.

Zunächst entstand bei Schwartzkopff im Jahre 1910 eine Vierlingslokomotive, die weitgehend im äußeren Ge-

präße der P 8 ähnlich war. Der Raddurchmesser betrug 1980 mm. Die erste Kuppelachse war Treibachse aller vier Maschinen. Die inneren Schieber wurden über Hebel an den vorderen Schieberwellen von den äußeren Schiebern angetrieben. Die ersten zwei Lokomotiven hatten Blechrahmen, von der dritten Lok an wurde dann der Barrenrahmen verwendet. Letzterer reichte von der hinteren Laufachse bis zum Kuppelkasten. Das vordere Stück von der Pufferbohle bis zur zweiten Laufachse war noch als Blechrahmen ausgebildet. Man spricht in solchen Fällen von zusammengesetzten Rahmen. Von diesen Lokomotiven (Bilder 1 und 2) sind über 200 Stück in Dienst gestellt worden. Nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielten diese Lokomotiven die Bezeichnung 17⁰-1.

1911 wurde mit dem Bau der ersten preußischen Heißdampf-Verbundlokomotiven begonnen. Die Lokomotiven der Reihe S 10¹ hatten wieder Blechrahmen und zunächst niedrigen Umlauf (Bilder 3 und 8). Die Außenzylinder (Niederdruckzylinder) lagen über der zweiten Laufachse. Da die inneren Hochdruckzylinder weiter vorn im Rahmen angeschraubt waren, mußte in Höhe der Außenzylinder ein besonderer Versteifungskasten vorgesehen werden. Bei späteren Ausführungen sind die Außenzylinder bei Fortfall des Versteifungskastens in die Ebene der Innenzylinder gebracht worden. Die sehr langen Kolbenstangen wurden durch einen zusätzlichen hinteren Kolbenträger unterstützt. Bei diesen Ausführungen ist auch der Umlauf höher gelegt und der reine Blechrahmen zum Teil als Barrenrahmen ausgebildet worden (Bilder 4 und 9). Der Umbau wurde hauptsächlich aus Gründen der Gewichtseinsparung (Weg-

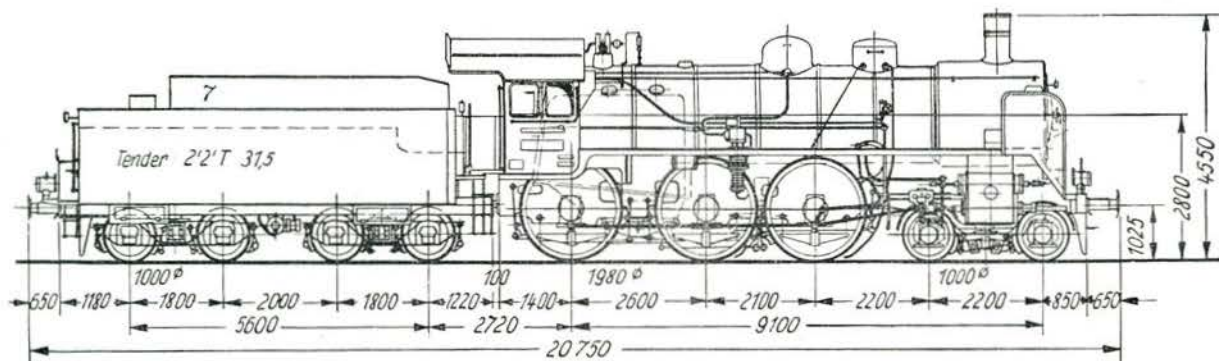


Bild 1 Maßskizze von der Lok der Baureihe 17⁰-1 (S 10).

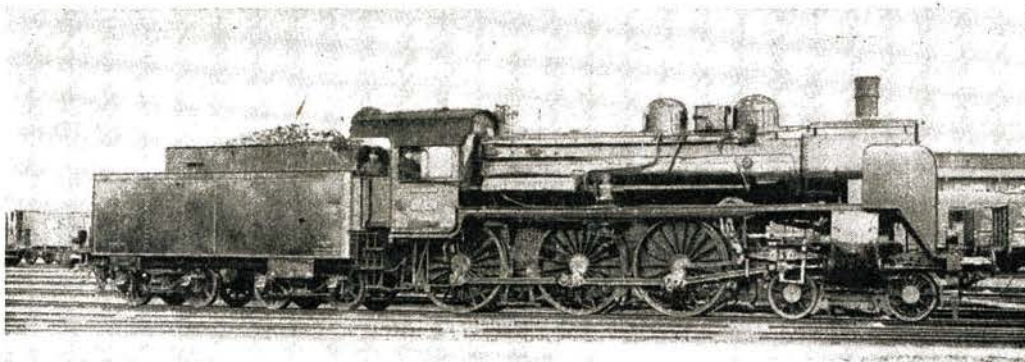


Bild 2 Vierlings-Schnellzuglokomotive Baureihe 17^{a-1} (S 10).

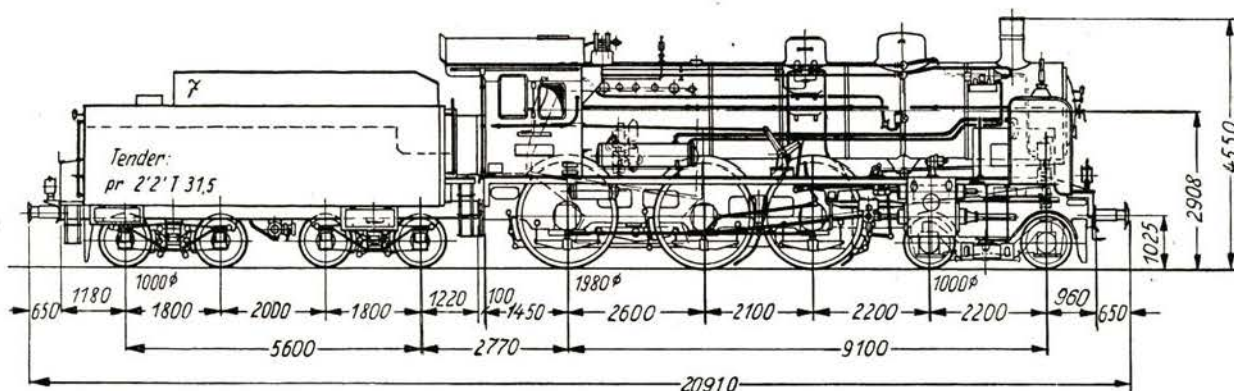


Bild 3 Maßskizze von der Lok der Baureihe 17^{a-11} erste Ausführung (S 10^a).

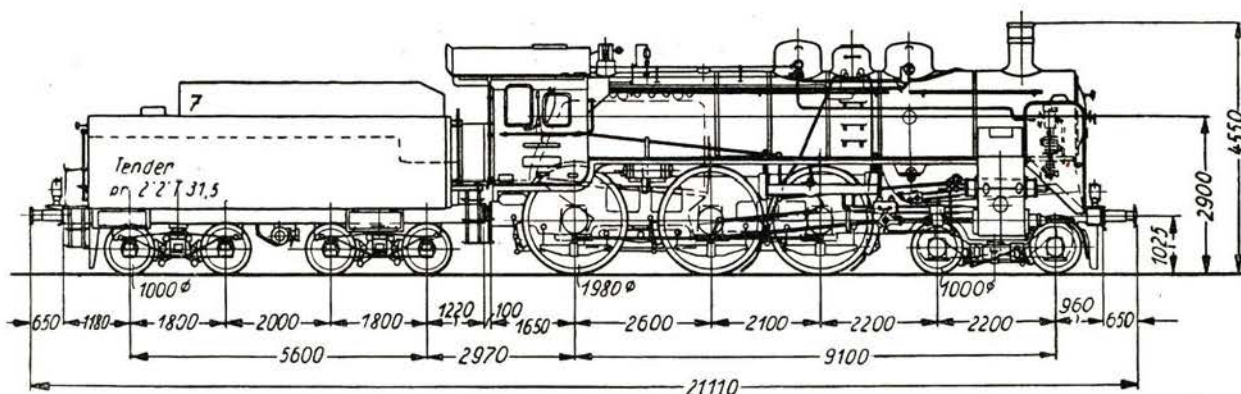


Bild 4 Maßskizze von der Lok der Baureihe 17¹¹⁻¹² letzte Ausführung (S 10^b).

fall des Versteifungskastens) ausgeführt. Vorher konnte nämlich keine Vorwärmanlage wegen damit verbundener Achsdrucküberschreitung (17 t) angebaut werden. Dieses war jetzt möglich geworden, ja, es konnten auch noch andere Veränderungen zugunsten der Lokleistung vorgenommen werden (Vermehrung der Rauchrohre und Überhitzer Elemente, Verlängerung der Feuerbüchse). Somit war eine äußerst leistungsfähige Lokomotive entstanden. Zur größeren Anfahrleistung wurde eine Anfahrvorrichtung mit den Druckausgleichern vereinigt, die die Frischdampfzuführung in alle vier Maschinen ermöglicht. Wenn die Lokomotive eine bestimmte Geschwindigkeit erreicht hat, schaltet der Lokführer mit einem Handhebel die Verbundwirkung ein.

Nachdem die Hauptstrecken höhere Achsdrücke (bis 20 t) zuließen, wurden die S 10-Lokomotiven mit niedrigem Umlauf, also die erste Bauart der Verbundlokomotiven, ebenfalls mit Vorwärmanlage ausgerüstet und entsprechend der zweiten Bauart verbessert.

Von den Verbundlokomotiven erhielt Preußen 264 Stück, die später in die Baureihe 17¹⁰⁻¹² aufgenommen wurden.

Technische Daten der S 10-Lokomotiven

Gattung	S 10	S 10 ^a *)	S 10 ^b
Größte Geschwindigkeit	110	120	110 km/h
Zylinderdurchmesser	4 × 430	2 × 400 610	3 × 500 mm
Kesseldruck	14	15	14 kg/cm ²
Rostfläche	2,86	3,18	2,86 m ²
Feuerbüchsheizfläche	14,17	17,59	14,17 m ²
Verdampfungsheizfläche	153,09	163,06	153,09 m ²
Überhitzerheizfläche	61,50	58,5	61,50 m ²
Gesamtgewicht	77,2	83,1	80,9 t
Reibungsgewicht	50,9	53,2	53,4 t
Mittlerer Kuppelachsdruck	16,9	17,7	17,8 t

*) Die Daten der Gattung S 10^a betreffen die verbesserte Ausführung.

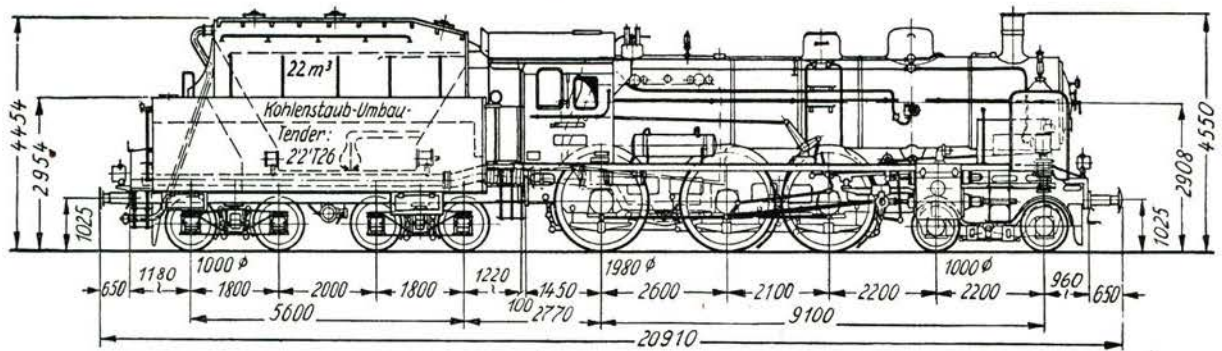


Bild 5 Lok der Baureihe 17^{II} mit Kohlenstaubfeuerung.

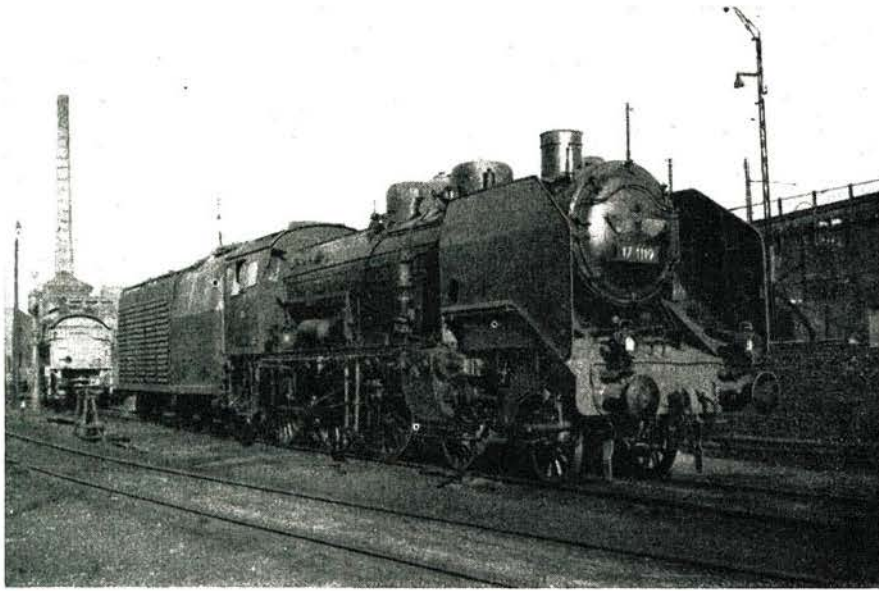


Bild 6 Umgebaute Kohlenstaub-Kondenslokomotive 17 1119.

Eine ganze Anzahl dieser Lokomotiven erhielt nach 1949 Kohlenstaubtender und entsprechende Verbrennungseinrichtung (Bild 5).

Eine dieser Lokomotiven, die Lok 17 1119, erhielt neben der Kohlenstaubanlage noch eine Kondenseinrichtung. Gleichzeitig wurde das Äußere der Lok bedeutend verändert (große Windleitbleche, verlängerte Rauchkammer, geschlossenes Führerhaus, Kondentender). Die Lok zeigt das Bild 6.

1914 ließ die Preußische Staatsbahn auch noch das Drei-Zylinder-Triebwerk an den S 10-Lokomotiven erproben. Im Vordergrund standen die Bestrebungen, einen guten Massenausgleich zu erzielen, den das Drei-Zylinder-Triebwerk zu bieten versprach. Das äußere Aussehen entsprach wieder mehr der ersten Ausführung vom Jahre 1910 (Bilder 9 und 10). Es wurde auch der Ein-

achsantrieb gewählt, bei dem alle drei Maschinen auf dieselbe Treibachse wirken, in diesem Falle auf die erste Kuppelachse. Gleichzeitig sind drei Lokomotiven mit Gleichstromzylindern ausgerüstet worden, die aber kurze Zeit später gegen die der Regelbauart ersetzt worden sind.

Die Lokomotiven brachten gegenüber den bereits in größerer Stückzahl vorhandenen S 10'-Verbundlokomotiven keine nennenswerten Verbesserungen, so daß nach Lieferung von 127 Lokomotiven von einem Weiterbau abgesehen wurde.

Die S 10-Lokomotiven waren die letzten in Preußen gebauten Schnellzuglokomotiven vor dem Zusammenschluß der Länderbahnen.

Schrifttumsnachweis

Metzeltin, Die Entwicklung der Lokomotive, Band II.

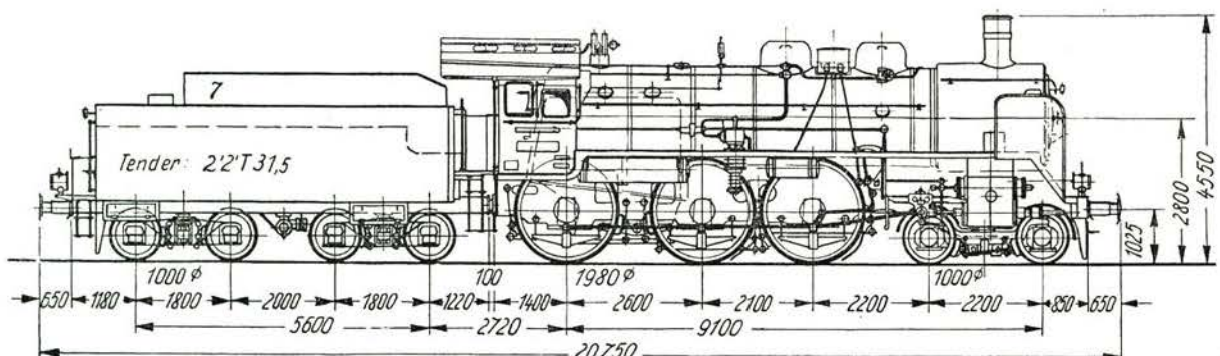


Bild 7 Maßskizze von der Lok der Baureihe 17^I (S 10').

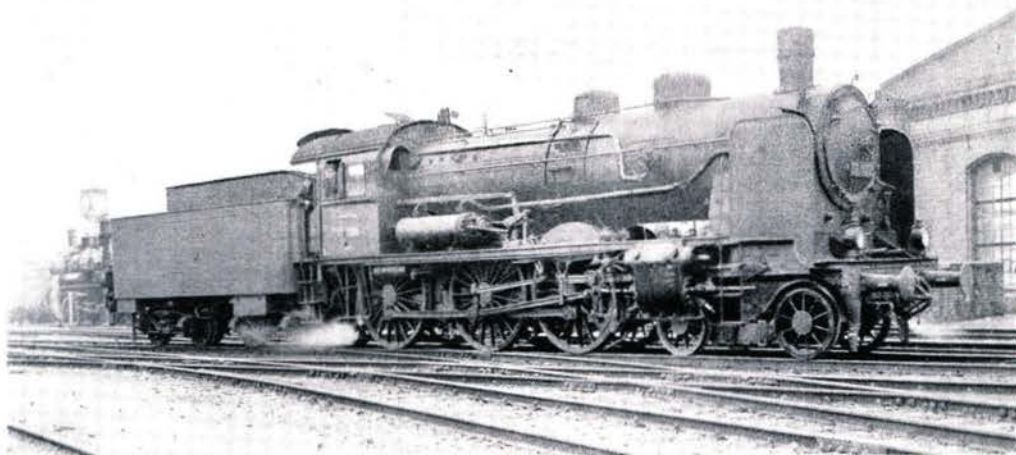
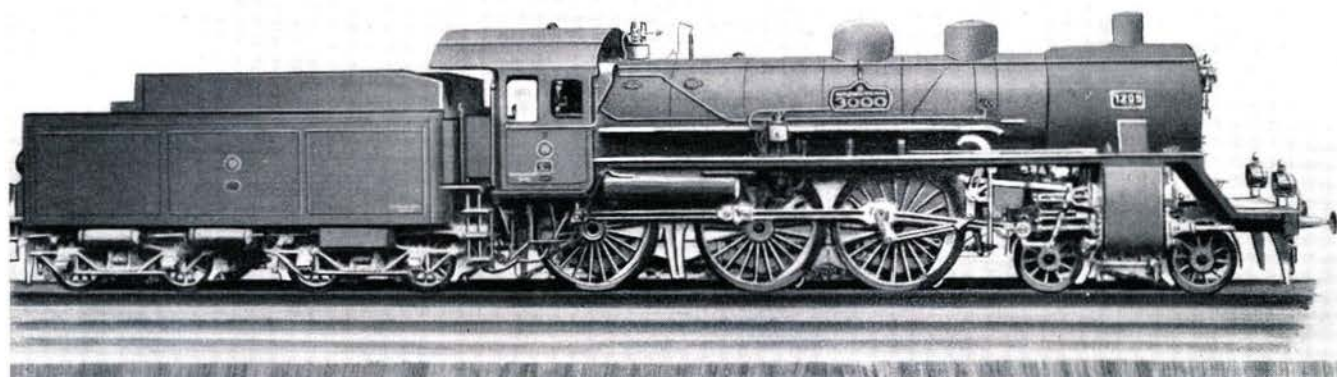


Bild 8 Vierzylinder-Verbundlokomotive Baureihe 17⁹⁻¹¹ (S 10¹).



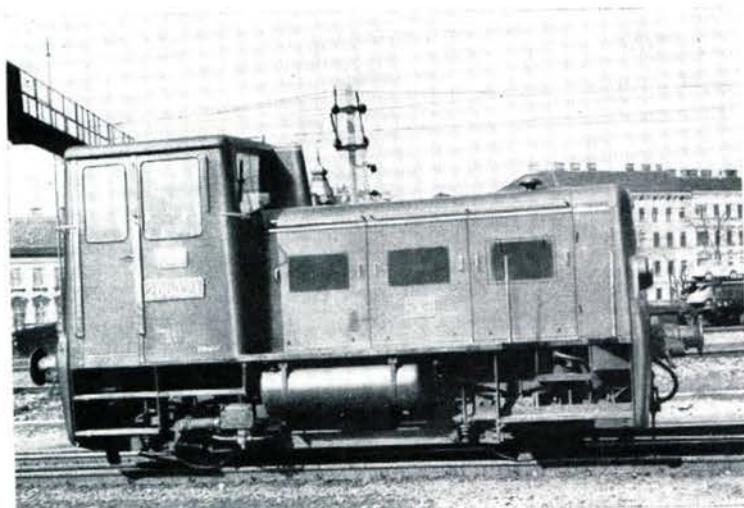
Bild 9 Vierzylinder-Verbundlokomotive Baureihe 17¹¹⁻¹² (S 10¹).

Bild 10 Drillings-Schnellzuglokomotive Baureihe 17³ (S 10²).



Interessantes

VON DEN EISENBAHNEN DER WELT



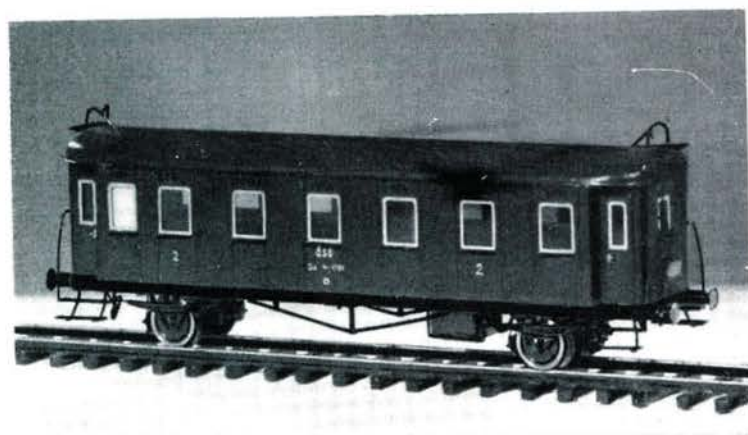
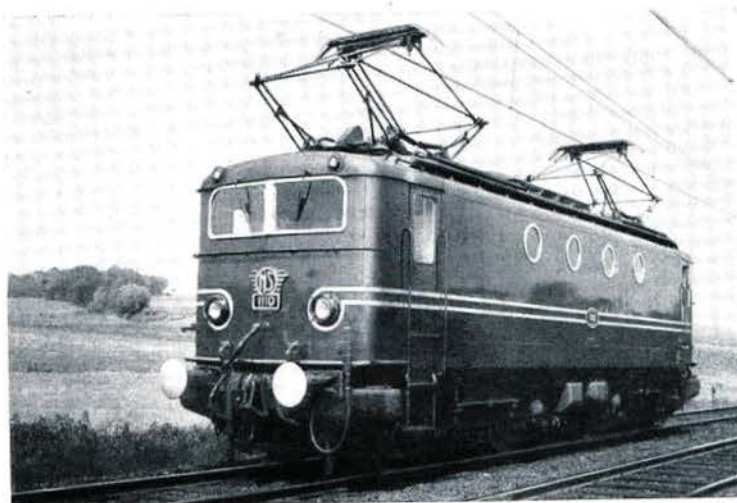
Die neue Dieselsrangierlokomotive der ÖBB mit der Bezeichnung 2060.21. Sie ist mit einem Zweitakt-Dieselmotor der Jenbacher-Werke (200 PS Leistung) ausgestattet. Zwei dieser Loks können gekuppelt werden und sind von einem Führerstand aus zu steuern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt je nach Einstellung des Nachschaltgetriebes 30 bzw. 60 km/h.

Foto: K. Pfeiffer, Wien



Elektrische Lokomotive der Baureihe 1110 mit der Achsfolge Bo'Bo'. Diese Lok wurde von der französischen Firma Alsthom für die Niederländische Staatsbahn gebaut.

Technische Daten: Max. Zugkraft 18 t, Höchstgeschwindigkeit 135 km/h, Dienstgewicht 80 t, kleinster durchfahrbarer Bogenhalbmesser 80 m, Treibraddurchmesser 1250 mm, Untersetzung 1:3,7.



Dieser zweiaxlige Reisezugwagen der CSD, Gattung Be, wurde von Ota Steinbroch in Prag in der Baugröße H0 angefertigt. Die LÜP beträgt 137 mm, der Achsstand 91 mm und das Gewicht 110 g.

DER MODELLEISENBAHNER 12 1957

Ein kritisches Wort zur Frage der Gleispläne

Критическое слово к вопросу планов укладки рельсов

Un mot critique sur le problème des plans de voies

Critical Remarks on the Problem of Track Lines

DK 688.727.841.2 DK 688.727.862

In vielen Heften der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ sind inzwischen gute Anregungen für Gleispläne veröffentlicht worden. Doch immer wieder mußte ich feststellen, daß diese Pläne für H0-Anlagen überwiegend verhältnismäßig große Abmessungen aufweisen, die für kleine Wohnungen nicht tragbar sind. Selbstverständlich muß dabei auch der Standpunkt der Normung zu minimalen Bogenhalbmessern berücksichtigt werden. Mit einem Mindestradius von 380 mm wird man bei kleinen Wohnungen schwerlich auskommen. Was dabei entsteht, sieht man beispielsweise an den Vorschlägen zur Anlage „Friedwinkel“ *). Die Zuglängen werden durch die geringen Bahnsteiglängen zu kurz. Auch bei reinem Nebenbahnbetrieb sieht es unschön aus, wenn auf der ganzen Anlage nur Loks mit zwei oder drei Wagen verkehren.

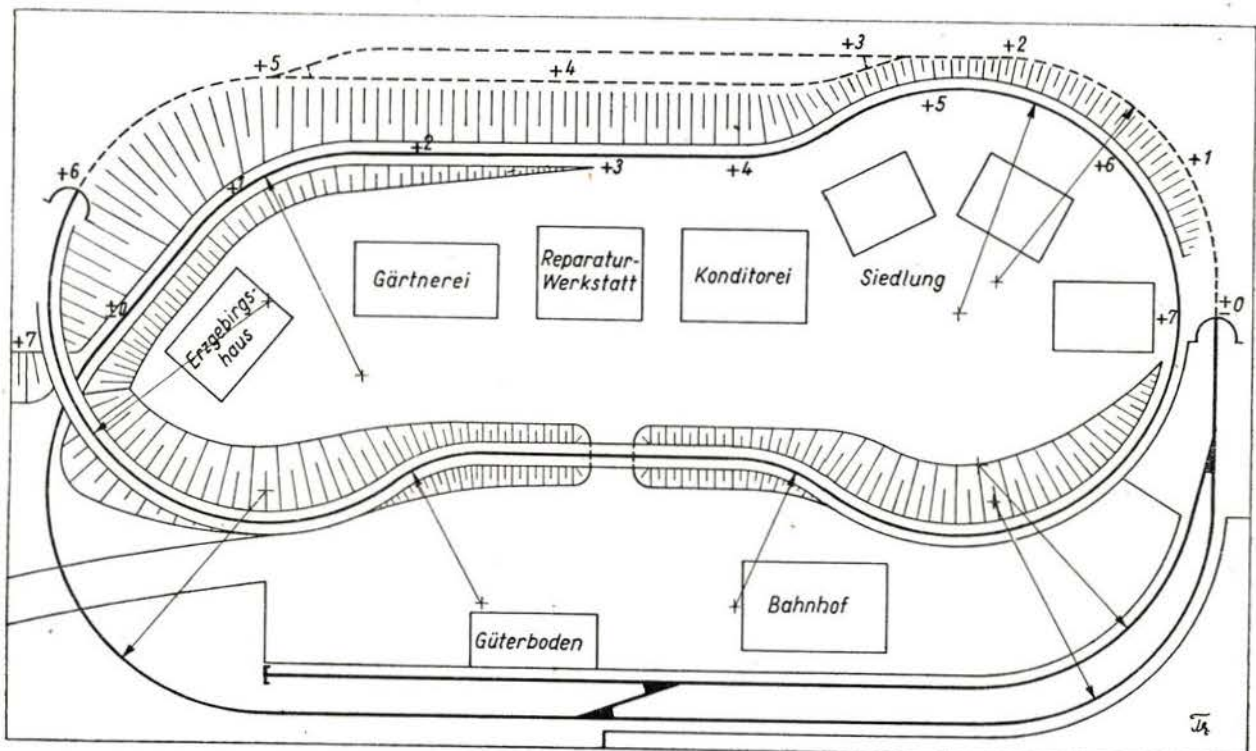
Sollte es nicht möglich sein, auch mit engeren Kurven auszukommen? Auf einer Platte von 700 × 1000 mm Größe baute ich mir ein Schienenoval aus Weba-Modellgleis auf, das in den Kurven einem Radius von 300 mm entsprach. Auf diesem Oval habe ich Versuche mit allen vorhandenen Fahrzeugen unternommen. Dabei stellte sich heraus, daß die Kurvenläufigkeit der Gützold-Loks, Baureihe 24 und 64, und der Piko-Lok, Baureihe 80, noch sehr gut sind. Bei der Piko-Lok der Baureihe 55 hatte ich Bedenken. Um so mehr war ich überrascht, als auch dieses Modell die engen Gleisbögen sicher durchfuhr, wobei sich die seitenverschiebbliche Lagerung der Treibachsen sehr günstig auswirkte. Das gleiche Ergebnis war bei der Ellok E 44 von Piko festzustellen. Die fünffach gekuppelte Güterzuglok der Baureihe 50 von Piko versetzte mich besonders in Erstaunen. Sogar diese Lok fuhr noch einwandfrei auf dem 300-mm-Radius. Lediglich das Modell des Piko-Triebwagens war trotz einiger konstruktiver Änderungen nicht ohne Entgleisungen über die Versuchsstrecke zu bringen.

*) Siehe „Der Modelleisenbahner“ 5 (1956), S. 41–44.

In meinem Wagenpark befinden sich sechs Bi-Wagen mit starr gelagerten Achsen. Auch hier liegt ein positives Ergebnis vor. Wagen mit Dreipunktlagerung nach dem Vorschlag des Herrn Nagel im Heft 3/56, S. 84, dürften noch erheblich besser laufen. Hier sei besonders darauf hingewiesen, daß sämtliche Versuchswagen mit den neuen Radsätzen der Fa. Werner Ehlcke, Dresden, ausgerüstet waren. Natürlich ist die Reibung der Spurkränze an den Innenkanten der Bogenschienen stärker als bei größeren Radien, was wir aber bei kleinen Heimanlagen in Kauf nehmen können. Man kann also bei kleinsten H0-Anlagen ohne weiteres mit einer Größe von 1000 × 2000 mm auskommen. Viele Modelleisenbahner, die auch nur über einen beengten Wohnraum verfügen, dürften jetzt imstande sein, mit einer kleinen Anlage ihrer Liebhaberei nachzugehen. Mit dem neuen H0-Gleismaterial der Firmen Weba und Pilz sind wir nicht mehr an bestimmte Radien gebunden. Auch die 15°-Weiche läßt sich gut verwenden.

Den Lesern, die größere Radien bevorzugen und die kleinen verachten, sei nur gesagt, daß sie sich glücklich schätzen sollten, wenn sie sich räumlich eine solche Großzügigkeit leisten können. Für meinen Fall muß ich bescheiden zurücktreten und die kleinen Radien so verlegen, daß auch bei mir die Weiträumigkeit gewahrt bleibt. Habe ich damit unter anderen Modelleisenbahner Gleichgesinnte gefunden, so soll es mich freuen.

Diesen Gleisplan für die Modellbahnanlage „Bergheim“ mit den Abmessungen 1000 × 2000 mm habe ich für einen Bekannten aufgezeichnet. Bewußt wurden Gleisanlagen und Landschaftsgestaltung so einach wie möglich gehalten. Auch die Zahl der Weichen wurde auf ein Mindestmaß der Betriebsmöglichkeiten beschränkt. Die Gleisanlage soll aus Weba- oder Pilz-Modellgleis mit einem Bogenhalbmesser von 300 mm entstehen. An Gebäuden kommen Bausätze der Fa. Auhagen zur Verwendung. Für die Durchführung des Zugbetriebes ist der Einsatz von zwei Tenderlokomotiven der Baureihe 80 und einigen zweiachsigen Personen- und Güterwagen mit kurzem Achsstand vorgesehen. Zeichnung: Tramitz





Aus anderen Zeitschriften

Damit sich unsere Leser einen Überblick über die Fachaufsätze in den Modellbahnzeitschriften anderer Länder verschaffen können, veröffentlichen wir auf dieser Seite regelmäßig Auszüge aus dem Inhaltsverzeichnis aller anderen Zeitschriften, die uns gegenwärtig zugänglich sind. Wir sind bemüht, diesen Überblick zu erweitern und nach und nach alle Zeitschriften zu erfassen.

Wer daran interessiert ist, Fotokopien oder Übersetzungen von Fachaufsätzen aus anderen Zeitschriften zu erhalten, kann diese bei der Literaturvermittlung der Zentralstelle für wissenschaftliche Literatur (ZWL), Berlin W 8, Unter den Linden 8, beziehen. Wir machen unsere Leser noch einmal auf unsere diesbezügliche Ankündigung im Heft 7/1957, Seite 219, aufmerksam (Nachweisung und Vermittlung von Fachliteratur im Original und in Übersetzung).



Eisenbahn (Österreich) Nr. 10/1957

1 : 80 oder 1 : 87?

Österreichische Modellbahnen auf Messe und Ausstellung

Bauplan für eine Straßenbrücke in der Baugröße H 0

Bauplan für eine Signalbrücke in der Baugröße H 0

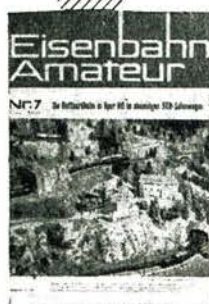
Ferngesteuerte Elektromotoren

Miniatur-Bahnen (Deutsche Bundesrepublik) Nr. 13/1957

Bauplan Stationsgebäude „Waldstein“
Der vollautomatische Straßenbahnbetrieb

Umbau eines AB-Fleischmann-Abteilwagens 1406

Der Harleshausener Viadukt



Eisenbahn-Amateur (Schweiz) Nr. 10 1957

Appenzellerbahn

Zürichs erste Straßenbahn wird in Betrieb gesetzt

Modelbane-Nyt (Dänemark) Nr. 9/1957

Eine dänische Ausstellung in Jütland (mit Plan der Anlage)

Eine Privatbahn in Ost-Sealand

Ein Wagen mit Drehgestellen der Dänischen Staatsbahn aus der Zeit um 1900 (mit Plan)



European Railways (England) Nr. 7—8 1957

Die neuen Wagen der internationalen Schlafwagengesellschaft

Ein schweizerischer Wagen trägt 265 t

Ein TEE-Zug für Marokko

Plan der schweizerischen 6000-PS-Lok Ae 6/6

Model Railroader (USA) Nr. 9/1957

Große Pläne für eine Challenger-Lok in der Baugröße 0

Dieselloks GP 9 mit vielen Einzelheiten

Lok 242 der Central of Georgia

Bau eines Landbahnhofs

Bau einer Drehscheibe

Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn (Deutsche Bundesrepublik) Heft 9/1957

Das Heft lag bei Redaktionsschluß noch nicht vor.

Model Railway News (England) Nr. 9/1957

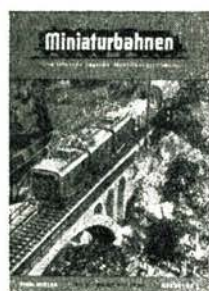
0-Lokomotive mit Dampftrieb

Eine australische Anlage

Kostensparender Modellbau

Eine Nebenbahn der preußisch-hessischen Staatsbahn (Anlage von G. Barthel, Erfurt)

Der Sherwood-Abschnitt der LMS-Bahn



Italmodel (Italien) Nr. 72/1957

Die Zukunft der Eisenbahnen

Der Trans-Europa-Express-Zug „Breda“

Geschichte einer alten Postkutsche

Stromversorgung von Anlagen mit Zweischienen- u. Dreischienengleisen

Der Gebrauch des Rechenschiebers

Loco-Revue (Frankreich) Nr. 167/1957

Die Zahnradbahn von Lyon; St. Jean nach St. Just

Besichtigung des Rangierbahnhofes Gevrey-Chambertin

Eine anspruchsvolle Anlage

Bau von Oberleitungen

Die Ausstellung von Aubagne

Tren-Miniatura (Spanien) Nr. 9/1957

Die Katalonischen Schmalspurbahnen

Plan einer Garratt-Lok Typ 100

Plan einer Tenderlok Typ 200

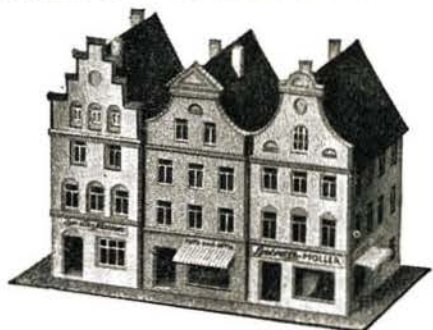
Eine portugiesische Anlage

Wirtschaftliche Anfertigung von Puffern



Sind Sie beim Bau Ihrer Anlage?

Vergessen Sie nicht, sich rechtzeitig um



die beliebten



zum Selbstaufbau

zu bemühen, denn sie erfreuen sich immer wieder starker Nachfrage. Z. Zt. über 30 verschiedene Gebäude lieferbar. Zu beziehen durch den Fachhandel.

Viel Freude mit Ihrer Modellbahn wünscht Ihnen

H. AUHAGEN K.-G., MARIENBERG (ERZGEBIRGE) - Seit 1885



Modell-Bahnübergänge

Modell-Drehscheiben

Modell-Signale Spur H0

mit der 1000fach bewährten
RABA elektr.-magn. Impulsschaltung

Modellbahn-, Radio-Bau - Halle (Saale)

Jakobstraße 4, Telefon 24455



KURT RAUTENBERG
DAS FACHGESCHAFT FÜR TECHN. SPIELWAREN

Telefon
51 69 68

Elektrische Bahnen in den Spurweiten H0, S, 0 und Zubehör
Uhrwerkbahnen - Dampfmaschinen - Antriebsmodelle
Metallbaukästen - Elektro-Baukästen - elektr. Kinder-
kochherde - Piko-Vertragswerkstatt

BERLIN NO 55. Greifswalder Str. 1, Am Königstor

ELASTIC

„Sachsenmeister“ Metallbau Kurt Müller, Markneukirchen (Sa.)

Das Gleis für alle Ansprüche - Spur H0 - Geräusch-
dämpfender verzugsfreier Unterbau - Weichen mit
Unterflur-Antrieb - Doppelzugmagnet und automa-
tische Endausschaltung

Verlangen Sie vom Hersteller neuen Prospekt mit Lieferprogramm,
neuen Preisen, Bezugsnachweis und allem Wissenswerten

Verkauf nur durch den Fachhandel

Nicht weinen

DUOSAN-RAPID ist



von ungeheurer Klebkraft

EIN ERZEUGNIS DES VEB FILMFABRIK AGFA-WOLFEN

esch

Willy Noster
TEL. 673912
BERLIN O 17 - BRÜCKENSTR. 15a

Modellbahnen und Zubehör - Technische Spielwaren
Alles für den Bastler

25 Jahre
ERHARD SCHLISSER
Modellbahnen
Reparatur-Versand
LEIPZIG W 33
Georg-Schwarz-Straße 19
liefert Gleisstücke, Weichen
Gleisbaumaterial 1:3,73
der Firmen Bach und Pils

... und zur Landschafts-
gestaltung:

DECORIT-STREUMEHL

zu beziehen durch den fach-
lichen Groß- u. Einzelhandel
und die Herstellerfirma

A. u. R. KREIBICH
DRESDEN N 6, Friedensstr. 20



GEBAUDE-MODELLE

in altbekannter und stets gleichbleibender Qualität für die
Ansprüche auch des verwöhnten Modelleisenbahners!

Neuheiten:

Zubehör in Baugröße TT - Bausätze einzelner Modelle für H0

HERBERT FRANZKE „TeMos“-Werkstätten
KÖTHEN - ANHALT Schließfach 25



Meinen verehrten Kunden und den
Modellbahn-Liehabern ein Frohes
Fest und zum Jahreswechsel die
besten Wünsche, verbunden mit
weiteren Geschäftserfolgen

HR-MODELLE

Erhältlich in HO- und Konsum-Warenhäusern sowie einschlägigem Fachhandel.

Für Wiederverkäufer zu beziehen in sämtlichen Spezialverkaufsstellen des GHK Leipzig, Berlin, Magdeburg, Frankfurt (Oder), Brandenburg und Rostock.

Hans Rarrasch, HALLE (SAALE)

Ludwig-Wucherer-Straße 40

Telefon 23023

G. A. SCHUBERT

Fachgeschäft für
Modelleisenbahnen

DRESDEN A 53

Hübnerstr. 11 (Am Schillerplatz)



**Modellbahnen-Zubehör
Curt Güldemann**

LEIPZIG 05, Erich-Ferl-Str. 11

Auhagen - Pilz - Weba - Fabrikate
Bebilderte Preisliste für Zeuke-
Bahnen gegen Rückporto.

KLEINE ANZEIGEN

H0-Anlage (Piko) 150x200 cm, 15 Weichen in Klappschränk eingebaut (wie Heft 3/55) mit großem Schalt-pult und Reserveteilen abzugeben. Preis: DM 1000 — (Listenwert DM 1600). Schränk kann entsprechend den Wunschnummern gestrichen werden. Georg Piechota, Willkau bei Berlin, Eichenring 45, Tel. Zeuthen/Dahme 723

Verkaufe für DM 600.— das gesamte Material einer Zweileiter-Gleichstrom-H0-Anlage, Eigenbau und Industrieerzeugnisse, möglichst an Bastler oder Arbeitsgemeinschaft. R. Erlemann, Strausberg 2 b. Berlin, Gustav-Kurtze-Prom. 19. Telefon: Strausberg 2528, aus Berlin über 09 zu erreichen.

Wegen **Geschäftsaufgabe** verkaufe ich weit unterm Herstellungspreis: Regeltransformatoren, Motoren, Radsätze, Achslager, Schienen, Schwellen, original Erzgeb. Figuren, Häuser usw. Modellwagen. Bernards Modellbau, Falkensee bei Berlin, Reichenhallerstraße 45

Trix-Schienenmaterial (Spur H0), gut erhalten, gibt ab Heinz Krämer, Lauchhammer-Ost, Friedrich-Engels-Straße 1

Verkaufe Trix-Gleismaterial, 40 gerade und gebogene Schienen, 2 Handweichen, 1 elektr. Weiche, 1 Kreuzung, 40 — DM. Michael Krumm, Stralsund, Fährhofstraße 40

„Modelleisenbahner“ Jahrgang 2—5, Ganzleinen gebunden, neu, Jahrgang 6, ungebunden, verkauft für 82.— DM. Eberhard Döhler, Obercrinitz, Bez. Zwickau, Siedlung 25

Biete diverse Primusschienen, gerade und gebogene Abmessungen, 1/1, 1/2, 3/4, ferner Handweichen und Prellböcke, weit unter Listenpreis. Besichtigung zwischen 17.30—19.00 Uhr. Rudolf Schröder, Berlin NO 18, Olivierstraße 8

Verkaufe 150 Stück Bakelitschienen Piko-Expreß, gerade und gebogene, Kreisdurchmesser 72 cm, Stück 0,50 DM, 1 Weiche rechts, 10 DM. Erwin Kansy, Demmin, Goethestraße 35

Neuwertige Modellbahn, Spur H0, 2-Leiter, auf Grundplatte 2,00x1,30 m, Gleisplan, ähnlich wie im Heft 2/56 Seite 42, Landschaftsgestaltung, Häuser usw., 3 Loks, 1 Triebwagen 2-teilig, 11 Wagen und viel Zubehör. Für nur DM 350.— umständehalber abzugeben. Wolfgang Brauer, Wiedertitzsch bei Leipzig, Lönstraße 14

Zu verkaufen: 1 Gützoldlok, 3-Leiter R 24, DM 25.—, 1 Auf- und Abfahrt OHNE Brücke, DM 50.—, 2 Modellbrücken, je DM 5.—, 3-Leiterschienen mit Metallschwellen: 8 24 cm lange, gerade Schienen, DM 3.—, 4 17 cm lange, gerade Schienen, DM 1.—, 2 5 cm lange, gerade Schienen, DM 0,50, 27 lange, runde, 88 cm Ø, Schienen, DM 7.—, 7 runde Verbindungsstücke, DM 2.—, 2 rechte Handweichen, DM 5.—, 1 rechte und 2 linke reparaturbedürftige Weichen, DM 6.—, 1 Kreuzung, DM 3.—, Wolfgang Richter, Karl-Marx-Stadt/Adelsberg, Reinhard-Uhlig-Str. 11

Trix-H0-Anlage, 2,80x1,25 m, zwei komplette Züge und Zubehör umständehalber für 1000.— DM zu verkaufen. A. Rahm, Markranstädt bei Leipzig, Karl-Marx-Straße 78

Suche: „Der Modelleisenbahner“ Jahrgang 1—4, gebunden oder ungebunden, auch einzeln, zum Liebhaberpreis. Angebote an Erich Schade, Fredersdorf b. Berlin, Linden-Allee 19

Gesucht „Modelleisenbahner“ 1955, Hefte 1, 2 u. 4, 1956 Hefte 1 u. 2. Angebote an Golombek, Lübbenau, Paul-Fahlich-Straße 5

Uhrwerk-Eisenbahn Spur 0, möglichst MÄRKLIN, oder Teile davon kauft August Wilke, Guben, Gasstraße 14

Kataloge der Firma Bing kauft Heinz Berndt, Großbröhrsorf, Bachstr. 26

Trix-Original-Schienen Spur 00 in bestem Zustand (mit Weichen) zu kaufen gesucht. Eilangebote an Alex. Göpfert, Dresden A 46, Carl-Maria-von-Weber-Straße 2

Suche 2C1-Schnellzuglokomotive Spur I, mit elektr. oder Dampftrieb, bzw. Baupläne für diese Lok. Johannes Thurm, Halle (S.) W 23, Am Zollrain 5

WILHELMY

Elektro - Elektro-Eisenbahnen - Radio

jetzt im „neuen“ modernen, großen Fachgeschäft

Gute Auswahl in O- und H0-Anlagen • Spielzeug aller Art
Vertragswerkstatt für Piko-Güztold • Z. Zt. kein Postversand
BERLIN-LICHTENBERG, Normannenstraße 38, Ruf 554444
U-, S- und Straßenbahn Stalin-Allee

Denken Sie schon jetzt an Ihre Weihnachtseinkäufe!

Das Fachgeschäft für elektrische Modelleisenbahnen in O und H0, sämtliche Zubehör-Bastelteile, sowie elektrische Haushaltsartikel aller Art in großer Auswahl vorhanden

GOTTHOLDT STROBEL

BERLIN W 8, Neustädtische Kirchstr. 3, Telefon 222643
2 Minuten vom Bahnhof Friedrichstraße

Aus unserem Fertigungsprogramm

Gittermastlampen, Oberleitungsmaste, Brücken, Verkehrszeichen und Signaltafeln sowie diverse Bastierteile

Lieferung nur über den Fachhandel

Werner Swart & Sohn, PLAUEN/Vogtl., Krausenstraße 24

ERICH UNGLAUBE

Das Spezialgeschäft für den Modelleisenbahner

Komplette Anlagen und einzelne Loks der Firmen:
„Piko“, „Herr“, „Güztold“, „Zeuke“, „Stadtilm“
Pilz-Gleise- und Weichenbausätze
Segelflugmodelle • Dieselmotoren
Vertragswerkstatt für Piko-Eisenbahnen
BERLIN O 112, Wuhlschtr. 58, Bahnh. Ostkreuz
Straßenbahn 3, 13 bis Holtecke Boxhagenerstr.
z. Zt. kein Katalog- und Preislistenversand

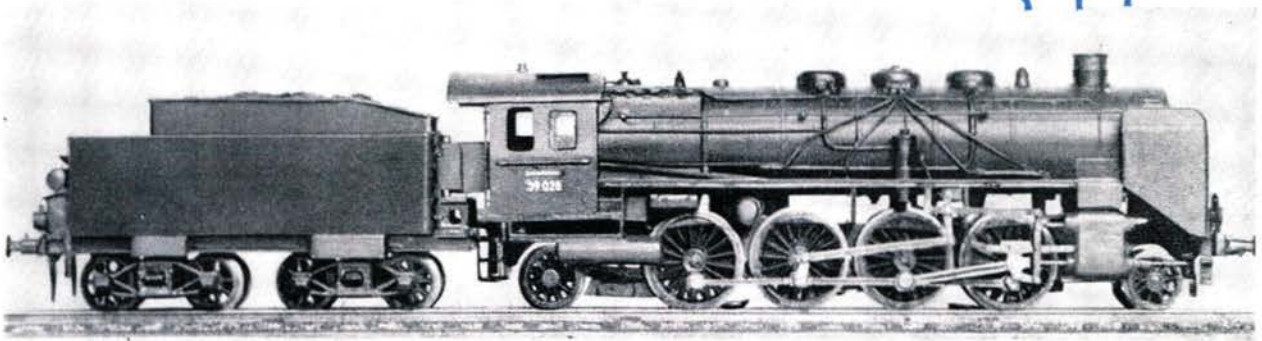


Telefon 585450

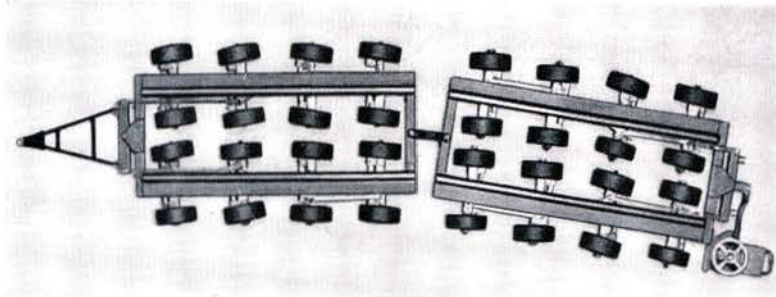
„Der Modelleisenbahner“ ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 123; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34, Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Librairie des Méridiens, Kliencksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland:** G. Mozarakis & Cie., 9, Rue Patisson, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2—4, Beulingsstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Department, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** C. L. D. C. Baza Carte, Bukarest, Cal Mosilor 62—68; **Schweden:** AB Henrik Lincstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co., — Büchersuchdienst, Predigerstrasse 7, Zürich I und F. Negen-Henzi, Forchstrasse 20, Zurich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; **Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Postovy urad 2;** **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuzpechat“ Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura“, P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Pechatni proizvodstva, Sofia, Lézie 6; **Volksrepublik China:** Guozhi Shudian, Peking, P. O. B. 50; **Hsin Hua Bookstore, Peking, P. O. B. 329; Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warszawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Berlin.



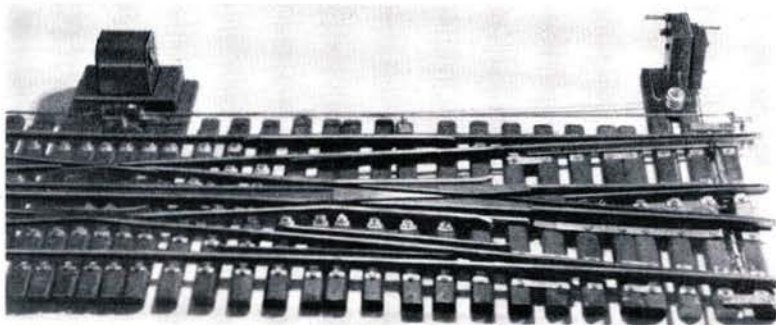
1



10

Das gute Modell

2



4



5

Bild 1 Personenzuglokomotive der DR, Baureihe 39, in der Baugröße H0, hergestellt von der Fa. Günter Gebert, Altlandsberg/Süd. Hier einige interessante Daten des Modells: LÜP 273 mm, Gew. der Lok 430 g, Gew. des Tenders 120 g, Übersetzung 40 : 1, Zugkraft 70 g, Mindestradius 700 mm, Antrieb durch Gleichstrom-Permamotor
Foto: Ing. Wurmstedt, Dessau

Bild 2 und 3 Ein Straßen- und ein Schienenfahrzeug im Maßstab 1 : 32 (Baugröße I) von Herbert Holzapfel aus Leipzig. Alle Achsen sind abgefedert und alle Räder lenkbar, wobei die Räder des ersten Fahrzeuges durch die Deichsel und die des zweiten Fahrzeuges durch das Lenkrad gesteuert werden.

Bild 4 Doppelte Kreuzungsweiche mit außenliegenden Zungen und Hakenverschlüssen in der Baugröße I von H. Holzapfel, Leipzig. Das Bild zeigt den ortsbedienten mechanischen Antrieb der Zungen und des Weichensignals.

Bild 5 Für den Bau dieses H0-Stellwerksgebäudes der Abzweigstelle Genin benötigte Ing. Hellmut Nestler aus Leipzig etwa 25 Stunden.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

1957

6. Jahrgang



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN NO 18

**Das Inhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte Nr. 1 bis 12 des 6. Jahrganges
mit folgenden Seiten und Beilagen:**

Heft Nr. 1 Seite 1—32 mit Beilage *)	Heft Nr. 7 Seite 193—220 mit Beilage *)
Heft Nr. 2 Seite 33—60 mit Beilage *)	Heft Nr. 8 Seite 221—248 mit Beilage *)
Heft Nr. 3 Seite 61—104 mit Beilage *)	Heft Nr. 9 Seite 249—276 mit Beilage *)
Heft Nr. 4 Seite 105—136 mit Beilage *)	Heft Nr. 10 Seite 277—304 mit Beilage *)
Heft Nr. 5 Seite 137—164 mit Beilage *)	Heft Nr. 11 Seite 305—332 mit Beilage *)
Heft Nr. 6 Seite 165—192 mit Normblatt-Beilage	Heft Nr. 12 Seite 333—360 mit Beilage *)

*) Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“

Das Inhaltsverzeichnis ist nach folgenden Sachgebieten geordnet:

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Wissenswertes von der Eisenbahn 2. Für unser Lokarchiv 3. Geschichte der Eisenbahn 4. Aus dem Ausland 5. Baupläne und Bauanleitungen für Lokomotiven, Triebwagen und Motoren 6. Baupläne und Bauanleitungen für Reisezug- und Güterwagen 7. Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör 8. Anlagen, Gleise, Weichen, Signale 9. Elektrotechnik und Schaltungen | <ol style="list-style-type: none"> 10. Normung im Modellbahnwesen 11. Aus dem Leben der Arbeitsgemeinschaften 12. Praktisches Arbeiten — Werkstattwinke 13. Industrieschau 14. Bist Du im Bilde? — Auskunft auf Leserbriefe 15. Das gute Modell 16. Titel- und Rücktitelbilder 17. Buchbesprechungen 18. Mitteilungen 19. Verschiedenes |
|---|---|

Sachgebiet	Heft	Seite	Sachgebiet	Heft	Seite
1. Wissenswertes von der Eisenbahn			Moderne Güterzuglokomotive Anno 1908 ...		
Schmalspurlokomotive der Baureihe 99 ⁹⁰	2	48	... und moderner Reisezugwagen Anno 1957	5	151
<i>Heinrich Schmidt</i> Vom Schneepflug zur Schneeschleuder	2	49	Zwei bekannte Unbekannte	5	161
<i>Ing. Bruno Tesch</i> Die elektrische Signalfügelkuppung	2	56	<i>Ing. Klaus Gerlach</i> Einzelteile der Dampflokomotive	7	207
Neubaulokomotiven der Deutschen Bundesbahn	3	76	Probefahrt mit dem neuen Doppelstockgliederzug	8	234
<i>Ing. Gerhard Hentschel</i> Die Signale der Deutschen Reichsbahn Teil 4: Sonstige Signale	4	109	<i>Hans Köhler</i> Die Entwicklung der Fahrleitung für Vollbahnen in Deutschland	8	236
Die 1'C n2v Güterzuglokomotive Nr. 553	4	118	<i>Hans Köhler</i> Die Entwicklung der Fahrleitung für Vollbahnen in Deutschland — Teil 2	9	260
<i>Ing. Gerhard Hentschel</i> Die Signale der Deutschen Reichsbahn Teil 5: Kennzeichen	5	140	<i>Ing. Kurt Jenzen</i> Neue Bahnpostwagen für die Deutsche Post	9	265
<i>Ing. Leopold Droszio</i> Schienenauszugsvorrichtungen	5	149	Eine interessante Bergbahn	9	268
			<i>Hans Köhler</i> Der vierachsige Heizkesselwagen der Deutschen Reichsbahn	11	329

Sachgebiet	Heft	Seite	Sachgebiet	Heft	Seite
<i>Heinz Groth</i> Die Modernisierung schreitet schnell voran	12	333	<i>Hans Köhler</i> Die Entwicklung der Fahrleitung für Vollbahnen in Deutschland	8	236
<i>Dipl.-Ing. J. Töpelmann</i> Güterzüge ohne Packwagen	12	348	<i>Hans Köhler</i> Die Entwicklung der Fahrleitung für Vollbahnen in Deutschland — Teil 2	9	260
<i>Hans Köhler</i> Die fliegende Überholung	12	349	<i>Ing. Hans Kobschätzky</i> 110 Jahre Berlin—Hamburg Die Berlin-Hamburger Eisenbahnen und ihre Lokomotiven	11	319
2. Für unser Lokarchiv			4. Aus dem Ausland		
<i>Autorenkollektiv</i> Die Werklok E 176 11 mit der Achsfolge Bo	1	25	<i>Hans Köhler</i> Wir blättern in ausländischen Fachbüchern	3	97
<i>Autorenkollektiv</i> Die Güterzuglokomotive E 93 der Deutschen Reichsbahn	2	53	<i>Radomir Purmann</i> Eine neue Tenderlokomotive der Tschechoslowakischen Staatsbahnen	4	119
Die neue Güterzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn Baureihe 50 ⁴⁰	3	77	<i>Dr. Otto Werder</i> Die Bezeichnung der Triebfahrzeuge der schweizerischen Eisenbahnen	7	217
<i>Radomir Purmann</i> Eine neue Tenderlokomotive der Tschechoslowakischen Staatsbahnen	4	119	<i>Dipl.-Ing. Vladimir Müller</i> Die Bezeichnung der Lokomotiven in der Tschechoslowakischen Republik	8	223
<i>Autorenkollektiv</i> Elektrische Lokomotiven aus den zwanziger Jahren	5	158	<i>Dipl.-Ing. Vladimir Müller</i> Sammeler-Delikatessen aus der Tschechoslowakischen Republik	8	243
<i>Günther Fiebig / Hans Köhler</i> Drei bayerische Güterzugloko- motiven — Baureihen 54 ³⁻¹⁷ , 56 ³⁻¹¹ , 57 ⁵	6	172	<i>Dr. Otto Werder</i> Doppeltriebwagen der Schweize- rischen Bundesbahnen	9	262
<i>Hans Köhler</i> Eine Dampflokomotive mit Einzel- achsantrieb — Lok Baureihe 19 ¹⁰	7	212	<i>Interessantes von den Eisenbahnen der Welt</i>		
<i>Hans Köhler</i> Die elektrische Lokomotive Bau- reihe E 41 der Deutschen Bundes- bahn	8	238	Zwei Elloks der Reihe 1141 auf der Strecke Wien—Gloggnitz	1	24
<i>Dipl.-Ing. Hans Schulze</i> Die neue Personenzuglokomotive Baureihe 23 ¹⁰ der DR	9	263	Ausschnitt aus der H0-Modellbahn- anlage von D. Stauffer aus Brem- garten	1	24
<i>Hans Köhler</i> Die Personenzuglokomotive Bau- reihe 66 der Deutschen Bundesbahn	10	296	Modell eines G-Wagens der Bul- garischen Staatsbahn, gebaut in Holland	1	24
<i>Rudi Uhlig</i> Die Lokomotiven der Pionier- eisenbahn	11	324	Ein Packwagen aus der neuen Modellbahnproduktion der Volks- republik Ungarn	1	24
<i>Hans Köhler</i> Die Schnellzuglokomotiven der preußischen Reihe S 10	12	352	Neuer Schienenomnibus Reihe 5080 der ÖBB	2	52
3. Geschichte der Eisenbahn			Modellwagen, ausgerüstet mit Dreh- gestellen der Bauart „Görlitz III schwer“	2	52
Die „Kampf-Lokomotive“	3	71	Modell-Lokomotive von der Firma Rivarossi in Como	2	52
<i>Heinrich Schmidt</i> 75 Jahre Berliner Stadtbahn	3	89	Werkstatt einer Arbeitsgemeinschaft für den Modelleisenbahnbau in Moskau	2	52
<i>Karl Quandt</i> Der Tunnel in Altenburg	3	97	Modell eines in Holland gebauten Kühlwagens der DR	3	69
Abschied vom Altenburger Tunnel	6	171			

Sachgebiet	Heft	Seite	Sachgebiet	Heft	Seite
Skandinavien—Paris—Expreß	3	69	5. Baupläne und Bauanleitungen für Lokomotiven, Triebwagen und Motoren		
Elektrischer Triebwagenzug in der DDR für die Volksrepublik Polen gebaut	3	69	<i>Johannes Hauschild</i>		
Ausschnitt aus der Modelleisenbahnanlage von O. Hrdy aus Pardubice	4	113	Bauplan für einen Schienenomnibus aus dem Jahre 1932 in der Baugröße H0	12	342
Ein Zug der Bernina-Bahn auf dem Bf Alp Grüm	4	113	6. Baupläne und Bauanleitungen für Reisezug- und Güterwagen		
Sowjetische Diesellokomotive TE-7	4	113	<i>Hans Köhler</i>		
Neuer Gepäcktriebwagen der ÖBB Reihe 4061 und Ellok Reihe 1010	5	146	Zwei bekannte Personenzug-Gepäckwagen Pw 11 und Pw 15	3	79
Anlagenausschnitt Modelleisenbahnanlage D. Stauffer	5	146	Das dürfen wir nicht übersehen!	3	81
Modell einer französischen Tropenlokomotive	6	187	<i>Ing. Günther Fromm</i>		
Kehrschleife unterhalb des Bf Alp Grüm	6	187	Bauanleitung für Reisezugwagen A 4 ü Pr 20 a und B 4 ü Pr 21 in Baugröße H0	4	126
Ausfahrender Eilzug aus dem Bf Dairen (China)	6	187	<i>Gerhard Trost</i>		
Ellok 1112 und Schlepptenderlokomotive 1741 der Niederländischen Staatsbahnen	7	216	Zwangsläufig axial gelenkte Drehgestelle	5	147
Modell der schweizerischen Ellok Re 4/4	7	216	<i>Ing. Günter Fromm</i>		
Modell-Lokomotive Baureihe 598.1 der ČSD	7	216	Bauplan für Personenwagen der ehemaligen Gattungen BCi Pr 05c, Ci Pr 05a und CCitr Pr 05 (Typ 23)	7	199
Triebwagen mit Verbrennungsmotor auf elektrifizierter Strecke in Schweden	8	244	<i>Ing. Günter Fromm</i>		
Eröffnung der Eisenbahnlinie von Peking über Ulan-Bator und Irkutsk nach Moskau	8	244	H0-Bauplan für Personen- und Gepäckwagen der ehemaligen Gattungen C 3 Pr 89, C Post 3 Pr 92 und Pw 3 Pr 99a	8	227
Modell einer AEG-Industriellokomotive	8	244	<i>Hans Köhler</i>		
1500 PS Diesellokomotive für Australien	9	254	Wendezüge auf Modellbahnanlagen	10	291
Ausstellung chinesischer Exportgüter in Kanton	9	254	<i>Hans Köhler</i>		
Elektrische Lokomotive CC 7100 der SNCF	9	254	Der vierachsige Heizkesselwagen der Deutschen Reichsbahn	11	329
Gepäcktriebwagen Fhe 4/6 der SBB	10	300	7. Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör		
Wendezugbetrieb in Norwegen	10	300	<i>Fritz Hornbogen</i>		
Ellok der Preßburger Bahn	10	300	Bauanleitung für eine Modelldreh-scheibe in der Baugröße H0	1	12
Gleisbremse im Rangierbahnhof Gevrey-Chambertain	11	328	<i>Heinrich Baum</i>		
Schwedischer Dieseltriebwagen im Bf Östersund	11	328	Wir bauen den Bahnhof Eichburg in Baugröße H0		
Probefahrt neuer vierachsiger Großraumschnellzugwagen der Reihe Bai in Prag	11	328	Teil 3: Die Güterabfertigung	1	26
Dieselsrangierlok der ÖBB 2060.21	12	356	Bauanleitung für eine Bahnsteig-sperre in der Baugröße H0	2	43
Elektrische Lok der Baureihe 1110 für die NS	12	356	<i>Heinrich Baum</i>		
H0-Modell eines zweiachsigen Reisezugwagens der ČSD	12	356	Wir bauen den Bahnhof Eichburg in Baugröße H0		
			Teil 4: Der Loksuppen	2	46
			<i>Olaf Herfen</i>		
			Modellgerechte Beleuchtung	2	55
			<i>Ing. Günter Fromm</i>		
			Bauanleitung für einen ringförmigen Loksuppen in der Baugröße H0	6	175
			<i>Ing. Günter Fromm</i>		
			Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0		
			Teil I Kohlenbansen mit Kran	10	285

Sachgebiet	Heft	Seite	Sachgebiet	Heft	Seite
Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0 Teil II Lokomotivschuppen	11	311	<i>Olaf Herfen</i> Modellgerechte Beleuchtung	2	55
<i>Dieter Sturm</i> Modellbahnzubehör aus Plastilina	11	327	<i>Ing. Hans Thorey</i> Anregungen für neue Forschungsaufgaben bei Modellbahnmotoren	3	90
<i>Ing. Günter Fromm</i> Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0 Teil III Der Wasserturm	12	339	<i>Ing. Hans Thorey</i> Anregungen für neue Forschungsaufgaben bei Modellbahnmotoren Teil II. Wechselstrommotoren für Modellbahnen	4	123
8. Anlagen, Gleise, Weichen, Signale			<i>Ing. Hans Thorey</i> Anregungen für neue Forschungsaufgaben bei Modellbahnmotoren Teil III. Energie-Wege und physikalische Grundlagen	5	152
<i>Heinz Schüttoff</i> Beschreibung der Modellbahnanlage Altenberg—Holzingen—Wiesmar	1	3	Grundsätze für die elektrische Ausrüstung der Modell-Lokomotiven	6	168
<i>Ing. Hans Thorey</i> Die Überhöhung in Gleisbögen bei Modellbahnen	2	36	<i>Dr.-Ing. Harald Kurz</i> Die Stecktafel — Ein einfaches Mittel für Fahrstromversorgung von Modellbahnen	8	240
<i>Heinrich Prokesch</i> Eine Modelleisenbahn mit modernen Sicherungsanlagen	2	40	<i>Dr.-Ing. habil. Harald Kurz</i> Die Schaltwalze	9	256
<i>Gerhard und Kurt Walther</i> Unsere Modelleisenbahnanlage als „Kastenbahn“	3	72	Bremswiderstand für Abschaltstrecken vor dem Hauptsignal	12	351
Nochmals: „Kehrschleifen bei Zweischienenbetrieb“	3	84	Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“ (Beilage)		
Eine Modelleisenbahn ohne Landschaftsgestaltung	4	115	Blatt 03 Einleitung		
Eine Modelleisenbahn mit guter Landschaftsgestaltung (Bildseite)	5	156	Blatt 22.1 Das Wesen des elektrischen Stromes		
Friedwinkel oder Bergstadt? (Bildseite)	6	169	Blatt 22.2 Strom, Spannung, Widerstand	1	
<i>Karl-Ernst Hertam</i> Eine H0-Anlage für reinen Nebenbahnbetrieb	8	222	Blatt 01 Inhaltsübersicht		
<i>Hannes Weber</i> Beliebig lange Oberleitungen	9	251	Blatt 05 Benutzungshinweise		
<i>Hans Köhler</i> Wendezüge auf Modellbahnanlagen	10	291	Blatt 22.3 Das Ohmsche Gesetz		
Ellok- oder Dampflokbetrieb (Bildseite)	10	298	Blatt 22.4 Widerstandsberechnung	2	
<i>Rudolf Stufczynski</i> Einige Worte zur Strecke Altenberg—Holzingen—Wiesmar	11	306	Blatt 12.2 Leiter- und Widerstandswerkstoff		
<i>Hans-Joachim Kienitz</i> Modellbahnanlagen hoch und niedrig?	11	307	Blatt 22.5 Zusammenschaltung von Widerständen		
<i>Heinz Thielemann</i> Ein kritisches Wort zur Frage der Gleispläne	12	357	Blatt 22.6 Spannungsteiler und Vorwiderstand		
9. Elektrotechnik und Schaltungen			Blatt 22.7 Stromverzweigung und Nebenwiderstand	3	
Elektrotechnik für Modelleisenbahner	1	11	Blatt 11.1 Größen und Maßeinheiten		
Ein Prüftransformator für die Werkstatt des Modelleisenbahners	2	45	Blatt 25.1 Elektrische Leistung bei Gleichstrom		
			Blatt 31.1 Allgemeines über Schaltelemente		
			Band 31.2 Verbundfedersätze	4	
			Blatt 23.1 Das magnetische Feld		
			Blatt 23.2 Dauermagnete		
			Blatt 31.3 Tastschalter		
			Blatt 31.4 Rastschalter	5	

Sachgebiet	Heft	Seite	Sachgebiet	Heft	Seite
Blatt 13.1 Kontaktfedersätze			Von den Arbeitserfolgen der Modelleisenbahner in Meißen (Bildseiten)	3	95
Blatt 13.2 Sicherungen			<i>Alfred Kühne</i>		
Blatt 24.2 Stromarten			Erfolgreiche Arbeit an einer Gemeinschaftsanlage	4	116
Blatt 31.6 Schmelzsicherungen	7		<i>Günter Barthel</i>		
Blatt 13.3 Festwiderstände			Einige Bemerkungen zu den Richtlinien für die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner	4	121
Blatt 13.5 Trockengleichrichter			<i>Werner Ilgner</i>		
Blatt 33.1 Festwiderstände			Wir stellen vor: Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn Meißen	5	142
Blatt 34.2 Trockengleichrichter	8		<i>Kurt Singer</i>		
Blatt 34.2 Selentrockengleichrichter (Schaltung)			Ist der Bau einer H0-Anlage mit Grundschulern möglich?	6	186
Blatt 34.3 Selentrockengleichrichter (Betrieb)			Man kann es besser machen!	7	195
Blatt 34.4 Selentrockengleichrichter (Auswahl)			<i>Albert-Georg Schuchardt</i>		
Blatt 51.0 Darstellung von Schaltungen (Allgemeines)	9		Das gute Ende einer traurigen Geschichte	7	214
Blatt 13.4 Regelwiderstände			Es fing so herrlich an...	10	283
Blatt 22.8 Kapazität			<i>Karl-Eugen Schneider</i>		
Blatt 33.2 Regelwiderstände			Mit 260 PS durch den Küchwald	11	330
Blatt 34.6 Kondensatoren	10				
Blatt 15.1 Schaltzeichen			12. Praktisches Arbeiten — Werkstattwinke		
Blatt 51.1 Schaltzeichen	11		<i>Horst Heinze</i>		
Blatt 51.2 Darstellung von Schaltungen; Übersichts- und Wirkschaltplan			Eine Biegezange für Modellschienen	2	43
Blatt 51.3 Darstellung von Schaltungen; Gleisplan und Übersichtsschaltplan			Ein Prüftransformator für die Werkstatt des Modelleisenbahners	2	45
Blatt 51.4 Darstellung von Schaltungen; Stromlaufplan	12		Werkstattwinke	3	82
10. Normung im Modellbahnwesen			Verwertung beschädigter Selengleichrichter	6	190
<i>Dr.-Ing. Harald Kurz</i>			<i>Helmut Lorenz</i>		
Ist die Normung der oberen Nenngrößen überholt?	3	95	Die Farbspritzeanlage an der Luftpumpe	8	242
Grundsätze für die elektrische Ausrüstung der Modell-Lokomotiven	6	168	<i>Bodo Hahnemann</i>		
Deutsche Normen DIN 0058 651 (Vorlage) — Elektrische Ausrüstung bei Gleichstrombetrieb	6	Beilage	Färben von Sägespänen	8	242
<i>Dr.-Ing. habil. Harald Kurz</i>			Mit Röhrensockeln geht es besser	8	245
Der Halbwellenbetrieb	10	278	Ein Vorschlag für den Arbeitsplatz des Modelleisenbahners	9	255
11. Aus dem Leben der Arbeitsgemeinschaften			13. Industrieschau		
Patenauftrag zur Pioniereisenbahn Magdeburg wurde erfüllt	1	7	Kleine und große Eisenbahnen — Wegweiser durch die Leipziger Frühjahrmesse 1957	3	61
<i>Günter Schadock</i>			Kleine und große Eisenbahnen — Rückblick auf die Leipziger Frühjahrmesse 1957	4	105
Meine Meinung zum 1. Entwurf der Richtlinien für die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner	1	7	Kleine und große Eisenbahnen — Nachlese zur Leipziger Frühjahrmesse 1957	5	137
Junge Modelleisenbahner berichten aus Arnstadt	1	8	<i>Erhard Schröter</i>		
<i>Heinrich Prokesch</i>			Ein kleiner Streifzug durch das Messehaus Petershof	5	154
Eine Modelleisenbahn mit modernen Sicherungsanlagen	2	40			

Sachgebiet	Heft	Seite	Sachgebiet	Heft	Seite
Modellbahn-Neuheiten auf der 8. Spielwaren-Fachmesse in Nürn- berg	6	166	Vollzug der Berliner S-Bahn Baureihe 167 auf der Fahrt nach Erkner	2	
Qualitätserzeugnisse aus Berlin- Trepow	6	190	Belgische Diesellok vor dem Kölner Dom	3	
In Sonneberg notiert	7	194	Unser Bild zeigt einen der schnell- sten und modernsten elektrischen Triebzüge der Schwedischen Staats- bahnen	3	
Vorschau auf die Leipziger Herbst- messe 1957	9	249	Blick aus dem Lokschuppen auf eine einfahrende Lokomotive	4	
<i>Erhard Schröter</i> Rückschau auf die Leipziger Herbst- messe 1957	12	334	Das mächtige Ravenna-Viadukt fügt sich harmonisch in das herrliche Landschaftsbild ein	4	
TT-Modelle (Bildseite)	12	338	Ausschnitt aus einer Modelleisen- bahnanlage mit Tagebaubetrieb	5	
14. Bist Du im Bilde? — Auskunft auf Leserbriefe			Morgenstimmung auf dem Schmal- spurbahnhof Schönau (Wiesen) im Schwarzwald	5	
30. Aufgabe und Auflösung der 29. Aufgabe	1	7	Ein D-Zug, gezogen von einer Lok Baureihe 33 der ÖBB, verläßt die Weinzettelwand	6	
31. Aufgabe und Auflösung der 30. Aufgabe	2	39	Die von der Fa. Henschel, Kassel, für die Deutsche Bundesbahn ge- baute Ellok E 10 003 mit der Achs- folge Bo'Bo'	6	
32. Aufgabe und Auflösung der 31. Aufgabe	3	71	Bahnhof Dornburg an der Saale	7	
33. Aufgabe und Auflösung der 32. Aufgabe	4	117	Abendstimmung am Katzenbach	7	
34. Aufgabe und Auflösung der 33. Aufgabe	5	161	Motiv Modellbahnanlage Helgardsbrunn	8	
35. Aufgabe und Auflösung der 34. Aufgabe	6	189	Portalkran auf der Modellbahn- anlage in Potsdam	8	
36. Aufgabe und Auflösung der 35. Aufgabe	7	206	Moderner vierteiliger Oberleitungs- triebwagenzug der Niederländischen Staatsbahnen	9	
37. Aufgabe und Auflösung der 36. Aufgabe	8	236	Ausschnitt aus der Ablaufanlage des Bf Karl-Marx-Stadt—Hilbers- dorf	9	
38. Aufgabe und Auflösung der 37. Aufgabe	9	259	Je größer der Kesseldurchmesser, um so kleiner der Schornstein. Im Hintergrund die Güterzugtender- lokomotive 98 6208	10	
39. Aufgabe und Auflösung der 38. Aufgabe	10	290	Blick in ein Bahnbetriebswerk. Die Neubaulok 65 1029 der DR auf der Drehscheibe	10	
40. Aufgabe und Auflösung der 39. Aufgabe	11	326	Elektrischer Triebzug ER-1 der SU	11	
41. Aufgabe und Auflösung der 40. Aufgabe	12	346	Schnellzuglokomotive Baureihe 01	12	
Balt-Orient-Express	2	39	TEE-Zug DE 1001 der Niederländi- schen Staatsbahnen	12	
Deutsche Loks für Frankreich	4	118			
BVG-Stromabnehmer	9	267			
Mehrklangpfeifen an Dampfloks	10	290			
15. Das gute Modell	1—12	3. Umschlag- seite			
16. Titel- und Rücktitelbilder			17. Buchbesprechungen		
Dieseltriebwagenzug der Öster- reichischen Bundesbahn Reihe 5040	1		Grundlagen der Modellbahntechnik	5	141
Zugfahrt durch eine Winterland- schaft in der Tschechoslowakischen Republik	2		Kleine Eisenbahn — ganz groß	9	273
			Aus anderen Zeitschriften	10	302

Sachgebiet	Heft	Seite	Sachgebiet	Heft	Seite
Aus anderen Zeitschriften	11	318	<i>Adolf Pilz</i>		
Aus anderen Zeitschriften	12	358	Gedanken zum Ehrentag der Eisenbahner	6	165
18. Mitteilungen			Unser kostbarstes Gut	6	171
Ein langgehegter Wunsch geht in Erfüllung!	1	31	Deutsch-Sowjetische Freundschaft	6	174
Eine günstige Gelegenheit	1	32	Ergänzung zum Aufruf für den Modellbahnwettbewerb 1957	6	188
Neues Lokomotivbildarchiv	3	88	Frohe Ferientage am Werbellinsee	7	193
Neues Lokomotivbildarchiv	6	190	In Sonneberg notiert ...	7	194
Nachweisung und Vermittlung von Fachliteratur im Original und in Übersetzung	7	219	<i>Hermann Kirsten</i>		
Sonderdrucke aus den Jahrgängen 1952 und 1953	7	219	Wer ist anderer Meinung?	7	218
Interessante Lehrfilme der Deutschen Reichsbahn	8	246	<i>Heinz Groth</i>		
Anschriften von Arbeitsgemeinschaften	9	267	2400 t bei normaler Zuglänge	8	221
Neues Lokomotivbildarchiv	12	347	Eine Anerkennung für oft unermeßliche Kleinarbeit	8	224
19. Verschiedenes			Wo ist bloß das Geld geblieben?	9	252
Was erwarten die Modelleisenbahner vom Neuen Jahr?	1	1	<i>Hermann Kirsten</i>		
Eine Antwort an Herrn Dipl.-Ing. Leutloff	1	2	Von Sebnitz nach Amerika	9	273
<i>Dr. K.-W. Groskopf</i>			<i>Heinz Lenius</i>		
TT! — Warum eigentlich nicht?	1	22	Modelleisenbahner trafen sich in Paris	10	277
Aufruf zum Modellbahnwettbewerb 1957	2	33	5 Jahre „Der Modelleisenbahner“	10	280
<i>Dipl.-Ing. Vladimir Müller</i>			Eisenbahner mit Leib und Seele	10	284
Was ich in der DDR sah	2	35	<i>Fritz Hagemann</i>		
Ein Besuch bei Meister Gruber	3	74	Maßstäbliche Gewichtsumrechnung	10	301
<i>Günther Berhost</i>			Die sowjetischen Eisenbahnen am 40. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution	10	303
Ein Lokschuppen mit Schiebebühne in der Baugröße H 0	4	134	<i>Alfred Boese</i>		
<i>Kurt Belicke</i>			Bei Modelleisenbahnern in Berlin	11	305
Das verhinderte Präzedenzurteil ...	5	162	<i>Dr. Kehr</i>		
			Modelleisenbahner an der Ingenieurschule für Schienenfahrzeugbau Görlitz	11	308
			<i>Ing. Klaus Gerlach</i>		
			Sowjetmacht + Elektrifizierung = Kommunismus	11	316
			<i>Karl-Heinz Gummich</i>		
			Fünf Jahre Hochschule für Verkehrswesen	12	347

